

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

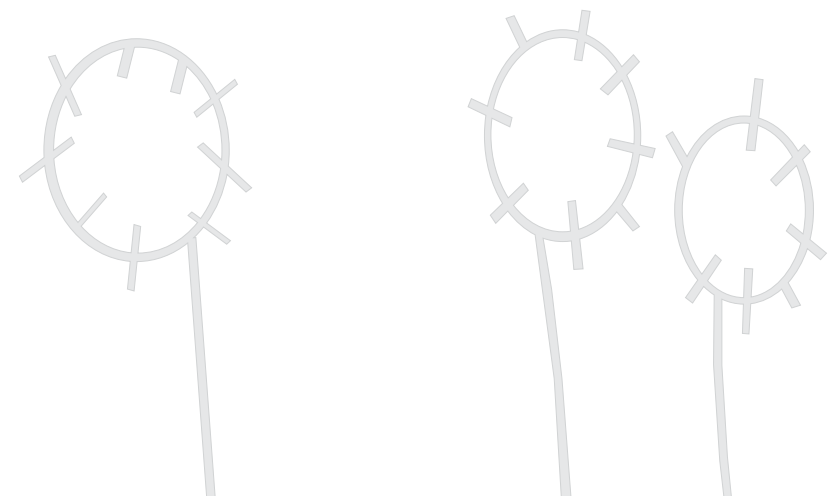
**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tesisenred.net](http://www.tesisenred.net)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

# El borde costero como límite

## Directrices para el caso de Porto Alegre

TESIS: CIBELE VIEIRA FIGUEIRA  
DIRECTOR TESIS: JAVIER MONEDERO  
DEPARTAMENTO: EXPRESIÓN GRÁFICA ARQUITECTÓNICA  
DOCTORADO: REPRESENTACIÓN ARQUITECTÓNICA. SISTEMAS Y TECNOLOGÍAS



## Iª parte. Introducción

1.1 Planteamiento de la investigación	05
1.2 Lo singular y lo global. El caso y el tipo	17
1.3 Lenguaje internacional y tradición local	23
1.4 El espacio público y sus límites	29
1.5 El espacio de orla	39
1.6 La ciudad costera y el paisaje	43

## IIª parte. Los términos del análisis

2.1 La imagen de la ciudad, la imagen de sus límites	51
2.2 Análisis visual	73
2.3 Percepción y escala	79
2.4 Características morfológicas	87
2.5 Categorías globales y tipologías de proyecto de borde	99

## IIIª parte. Análisis de referencias relevantes

3.1 Usos y edificaciones junto al paseo	111
3.2 Conexión con la ciudad	125
3.3 Conexión entre espacios litorales	135
3.4 Configuración costera	145
3.5 Ciudad y límite natural	155
3.6 Color, luz y textura en el paseo	165
3.7 El límite costero y los eventos especiales	175
3.8 Análisis de ejemplos brasileños: Rio de Janeiro y Santos	185
3.9 Conclusiones	201

## IVª parte. Porto Alegre

4.1 Contexto físico	207
4.2 Contexto histórico	215
4.3 Evolución reciente, problemas	227
4.4 El área	233

## Vª parte. Análisis/ Directrices

5.1 El borde, la ciudad y los cinco elementos	251
5.2 El borde y su identidad	263
5.3 Los elementos relevantes	269
5.4 Proyectando posibilidades	275
5.5 Consideraciones Finales	289

## Bibliografía

295

# Introducción

parte I





## 1.1 Planteamiento de la investigación

### INTRODUCCIÓN

Estudiar la ciudad acarrea dos sensaciones contrarias, el sentimiento de cercanía y el de lejanía. Al mismo tiempo que la dominas, por el simple hecho de ser un usuario más de esta estructura, esta sensación de dominio se desvanece cuando sales del ámbito en el que vives y que conoces. En la práctica de la comprensión urbana, esta sensación también está presente, diría que es uno de los atractivos del diseño urbano, la ciudad siempre causa una fascinación, por la posibilidad de llegar a entenderla y quizás dominarla. Además la historia del planeamiento de las ciudades está directamente relacionada con su historia y sus aspiraciones para el futuro. Los trazados de una ciudad dicen mucho de ella, y también influyen en los objetivos que pueda lograr en el futuro. Ésta no es una ciencia fácil, el simple hecho de establecer las medidas necesarias para una calle o un paseo, dentro de la malla de la ciudad, implica prever no solamente su uso actual, sino la posible utilización futura, es como aspirar a ser un “futurólogo urbano”. Esto ha ocurrido de manera positiva y negativa en todas las ciudades. Por citar un ejemplo muy actual, la avenida Diagonal de Barcelona, proyectada por el ingeniero Ildefons Cerdà, en 1959, en el “Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona”, ha podido adaptarse a las necesidades actuales de una capital que no para de crecer, garantizando su función de eje estructural, gracias a las dimensiones establecidas en aquella época. Dimensiones que le han permitido, además de su función básica de vía para coches y peatones, albergar espacio para carriles de autobuses, carriles para bicicletas, zonas de aparcamiento y, recientemente, un carril especial para el tren de superficie.

Lo que está claro es que aprendemos mucho de los modelos existentes a lo largo de los años y por suerte existen las más diversas teorías para establecer dimensiones para las distintas zonas consolidadas dentro de la estructura de las ciudades. No obstante, como había comentado, la estructura de la ciudad está directamente ligada a su historia, es sensible a los cambios de la sociedad, y por esto tiene que adaptarse a las nuevas necesidades. Estas nuevas necesidades pueden llegar a influir mucho en la estructura urbana, en función de los nuevos usos demandados por la pobla-

ción. En los últimos años hemos experimentado con demasiada rapidez estos fenómenos que han ido modificando, muchas veces de forma descontrolada, nuestras ciudades. El fenómeno de los grandes centros comerciales, el modelo del *mall* estadounidense, ha interferido de forma importante en nuestras ciudades, y de forma todavía más descontrolada en el resto de América. Este fenómeno ha cambiado muchas calles fundamentales de la estructura urbana, rompiendo con zonas de comercio consagradas, desarticulando puntos de actividad social como cines, restaurantes e incluso salas de baile. Al concentrar todos los usos en un solo centro, con aparcamiento y control de seguridad, ha atraído a la población, obligando a cambiar la estructura urbana. Lo peor de este fenómeno es que lo que se puede percibir actualmente es una necesidad de regresar a la calle, retomar el medio urbano y estar en mayor contacto con la naturaleza urbana, volver a la ciudad como medio de darle vida y seguridad. Y si esta previsión llega a ser cierta tendremos que imaginar nuevos usos para estos gigantes ubicados en nuestras ciudades, aunque éste no es el tema de estudio propuesto.

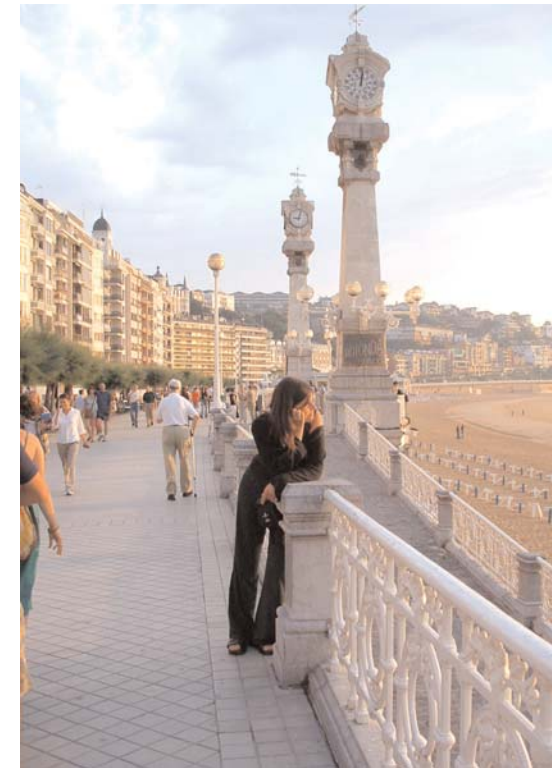
Entre las nuevas preferencias sociales que cambian la estructura de la ciudad, se halla la remodelación de las ciudades costeras o ribereñas, que persigue una integración, muchas veces completamente inexistente, con este ambiente natural; éste es otro fenómeno que está cambiando de forma significativa la malla urbana. El proyecto de tesis surge del interés por este problema tan actual, que afecta igualmente a muchas ciudades en los diferentes continentes: la ordenación del borde de agua a partir del tratamiento dado al paseo de orla. Todavía no hay demasiada documentación dado que es una exigencia reciente; es un problema de este siglo, que a pesar de ser poco estudiado y debatido, ya posee suficientes modelos que permiten analizarlo. Respecto a los modelos que ya funcionan dentro de la malla de la ciudad, España es un país que proporciona un material muy rico para la investigación, no solamente respecto a estos prototipos, también hay una amplia variedad de material publicado en revistas que aborda esta temática y también bibliografía específica. La verdad es que el mejor libro sobre el tema, en mi opinión, es de un autor español, el profesor Juan Jesús Trapero, que además de presentar un extenso material gráfico, elabora un texto muy interesante en el

que explica la historia de esta transformación social y analiza desde el punto de vista gráfico-urbano cuáles son los principales desafíos que presenta este tipo de proyecto. Utilizando sus propias palabras se puede resumir la esencia de su texto:

“Ha predominado, hasta épocas bien recientes, una consideración negativa hacia los frentes litorales, y los terrenos lindantes con el litoral se han venido utilizando, a menudo, para instalaciones defensivas o bien para usos no deseados, como mataderos, lazaretos, cementerios, vertederos, almacenes, industrias molestas o contaminantes, vías de ferrocarril, carreteras, etc. [...] La atracción que ejercen las áreas marítimas como lugar de relajación y de disfrute combinado de las aguas marinas y del sol se ha liberado, en nuestro siglo, de gran parte de los condicionantes negativos que venía soportando al desaparecer las amenazas de invasión y la inseguridad en la navegación, facilitarse los viajes y generalizarse el confort en las edificaciones [...]. Conviene resaltar que los usos y actividades que se dan en el litoral son fundamentales para el progreso económico de las comarcas, pero, a un tiempo, son los generadores, bien a menudo, de la grave degradación que sufren nuestros territorios costeros, lo cual a largo plazo es totalmente negativo para esas comarcas [...]. La degradación del litoral amenaza los ecosistemas naturales y la calidad de vida [...]. Conviene analizar las incidencias positivas y negativas de cualquier actuación en la costa.”

Del libro *Los paseos marítimos españoles*

Juan Jesús Trapero



San Sebastián -Playa de la Concha  
Fuente: Martín González

Al observar los proyectos de paseos urbanos en la costa y las alteraciones físicas que causan en el paisaje litoral pienso que están poco debatidas las consecuencias que la forma, la altura (principalmente edificaciones), las texturas y los colores causan en el entorno natural. Debemos debatir los casos positivos -como es el proyecto de la Vila Olímpica y las playas del Poblenou de Barcelona- pero también aprender mucho de las experiencias negativas. El atractivo del

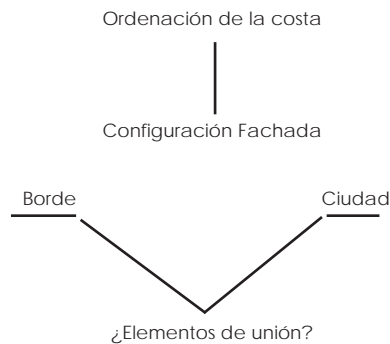
paseo, su identidad y el hecho de ser fácilmente reconocible son argumentos a teorizar.

“El atractivo es la clave de una ciudad con vida. Una ciudad atractiva no es una casualidad, como una persona atractiva no es una casualidad.”

Paolo Soleri

#### OBJETIVO DE LA TESIS

La cuestión principal que se propone afrontar este trabajo de tesis es entender la relación entre el borde y la ciudad respecto a su estructura, qué significado aporta el paseo marítimo o ribereño para la ciudad a punto de definir una identidad colectiva. Al crecer, la ciudad pierde, recupera, descubre o se topa con nuevas identidades que le atribuyen un diferencial, un valor; el paseo costero es una estructura con gran significado que contribuye a la identidad local, y que debe encajar en la estructura de la ciudad. Busco reconocer estos valores expresados según la representación gráfica. Procuro investigar cuáles son los principales condicionantes de los paseos litorales como elementos de protección de la costa y como elementos que se integran en el medio natural, basándome en el estudio sistemático de diversas experiencias ya realizadas, para desarrollar el análisis de este tipo de espacio público asociado al ejercicio de la proyectación arquitectónica. Este tipo de espacio complejo, concebido desde distintos aspectos -algunos fundamentales para su realización, como el económico-, en este análisis será abordado desde el punto de vista morfológico, a partir de un análisis gráfico. En el análisis se dará énfasis al paseo litoral como protagonista principal en la tarea de la ordenación del borde de agua y como el elemento capaz de rematar dignamente las áreas urbanas y configurar la fachada de la ciudad junto al mar. Me interesa conocer las relaciones entre el borde y la ciudad que establezcan la idea de unión. Definir cuáles son los condicionantes físicos que configuran la delimitación urbana y la relación con los



elementos urbanos de la ciudad. En los proyectos analizados pretendemos poder concretar algunos parámetros respecto a la calidad visual externa (texturas, volúmenes y colores) e interna (suelo, fachada, cubiertas, arbolado, mobiliario urbano y elementos especiales).

El punto de partida es la construcción de un esquema metodológico que permita profundizar en las relaciones entre las soluciones estudiadas y un caso real al cual podría aplicarse. Apartir de este momento entraremos en un área bastante cercana a mí que es el actual estado de la zona costera de la ciudad de Porto Alegre. Trabajaré en un tramo bastante central, de siete kilómetros, donde fue construida recientemente (poco más de diez años) una avenida junto a la costa como una vía para intentar resolver el problema del tráfico viario. A partir de este momento la ciudad ha redescubierto la costa que estaba olvidada. Hoy en día esta zona presenta sólo algunas intervenciones puntuales y mantiene sus características naturales. El trabajo recurrirá al recurso de la imagen, pues creo que aclara el contenido del trabajo y mejora la comprensión del texto. He buscado una solución esquemática, con los símbolos e instrumentos del planteamiento, traducida en un lenguaje gráfico. Desde mi punto de vista este tipo de espacio requiere una teoría propia donde se describan tipos universales aplicables a la definición del borde litoral. Este estudio pretende llegar a establecer una relación de indicadores y sugerencias que permitan reflexionar sobre el paseo desde su uso urbano y su relación con el ámbito natural. Pretendo llevar a cabo un análisis general de las estructuras fundamentales de los proyectos y no solamente una catalogación de detalles del proyecto, profundizar sobre la integración de la malla urbana con su fachada litoral.

Sobre la base de estas cuestiones, en un segundo momento la tesis se propondrá estudiar una alternativa teórico-práctica para el caso de Porto Alegre, efectuando una reflexión crítica sobre la simbología de la naturaleza y la arquitectura, de la naturaleza y la ciudad. Estas reflexiones son válidas también en el ámbito nacional, dado que Brasil posee alrededor de cinco mil zonas ribereñas con litoral desordenado. La intención es tomar como ejemplo los proyectos (o nor-



Porto Alegre - Tramo del lago Guaíba junto al centro  
Fuente: Henrique Amaral



Escultura junto a la avenida - Porto Alegre  
Fuente: Web Prefeitura de Porto Alegre

mativas) estudiados, a modo de modelos prácticos de aprendizaje para la aplicación de los conocimientos, de forma que el resultado sea un análisis válido también para las distintas costas brasileñas.

Nos gustaría que este trabajo fuera una reflexión seria, que pueda ser considerada por quienes tengan el poder de decisión o estudien los cambios del lugar. Estaré satisfecha si puedo presentar de forma coherente los determinantes para la costa de Porto Alegre.

#### MOTIVACIONES

Me ha llamado la atención desde un primer momento el cambio que ha producido en la ciudad el hecho de que se construyera una vía junto a la costa del lago Guaíba. Lo que debería ser una simple avenida de alto tráfico ha abierto los ojos de la ciudad a un uso de ocio superior al uso práctico propuesto en su idea inicial.

Es interesante observar como esta zona que bordea el Guaíba ha atravesado diferentes etapas desde la inauguración de la avenida Edvaldo Pereira Paiva. En un primer momento hubo un rechazo, por estar demasiado aislada entre zonas verdes y representar un riesgo para la seguridad del usuario. Después, por iniciativa del Ayuntamiento, pasó a tener un uso recreativo en los fines de semana; durante el día cierran el paso para el tráfico de coches y la vía pasa a ser utilizada por deportistas, ciclistas, patinadores y peatones. Luego, en su tramo junto al centro y donde se puede contemplar la puesta del sol, se inauguró el Centro de Cultura Contemporánea en una vieja usina y éste pasó a ser el punto más frecuentado de la avenida. También ha habido por iniciativa pública una labor de recuperación y limpieza del lago, lo que ha despertado un mayor acercamiento a la zona. Hoy día, este punto tiene tanta fuerza que es la imagen adoptada por el gobierno responsable de esta intervención.

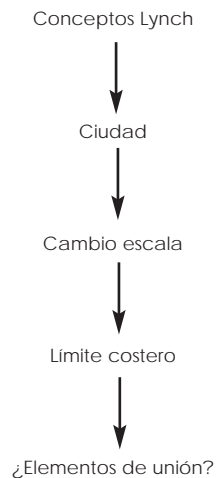
Actualmente la avenida ha visto aumentar de forma increíble su utilización por buena parte de los ciudadanos, como zona recreativa, y es considerada como uno de los sitios más valorados de la ciudad para conjugar naturaleza y deporte. Por la demanda existente ya se hace notar la necesidad de que las autoridades locales intervengan en la zona para ordenarla. Intervenir en la costa sería una gran inversión, que podría cambiar la fachada de la ciudad e incluso incentivar el turismo, pero que también conlleva muchos interrogantes como ¿hasta qué punto se deben alterar las zonas naturales?, ¿cuáles son los usos más adecuados?, ¿cuál sería la reacción de los usuarios ante el cambio? Es evidente que para este tipo de intervención tan importante en una ciudad hay que debatir y valorar muchos puntos. Desde el punto de vista morfológico, y basado en el diseño, buscamos encontrar un modelo urbano adecuado, no definitivo.

Una de las intenciones de este trabajo es aclarar la importancia de tener directrices de proyecto en casos como éste, puesto que protegerán la orla de intervenciones que puedan conformar una arquitectura desordenada. Es necesario orientar y definir las iniciativas públicas y privadas para obtener finalmente un desarrollo armónico. Sin un planeamiento específico, en el futuro la preocupación urbanística no estará volcada al desarrollo de esta área, sino a la reconstrucción de su estado actual, como ya está pasando en muchas ciudades.

## METODOLOGÍA

### *a) Recursos metodológicos*

La investigación, en un primer momento se ha basado en la catalogación por medio de la documentación de distintos proyectos, recogiendo los puntos más significativos, mediante imágenes y textos. Este material que ha servido como fuente de aprendizaje irá apareciendo a lo largo del trabajo. Estudiaré ante todo la ordenación de los bordes marítimos, explicando y estudiando cómo se realiza el tratamiento del territorio litoral; como estos paseos desempeñan un



papel importante en la protección de la costa y qué es lo que los caracteriza como elementos de borde muy bien valorados, y finalmente, cuáles son los condicionantes de los paseos litorales como elementos urbanos y como elementos que se integran en el medio natural.

#### b) Base conceptual

Por lo que se refiere a aspectos más conceptuales o teóricos, me basaré en las nociones de Kevin Lynch (*The image of the city*, 1960) de la ciudad imaginable, evidente, legible o visible cambiando la escala del concepto de ciudad para aplicarlo al borde litoral. La investigación incorpora sus conceptos de *sendas*, *bordes*, *barrios*, *nodos* y *mojones* con el objetivo de identificar estos puntos como base del desarrollo del proyecto del borde litoral como la pieza fundamental que constituye el esqueleto de la imagen de la costa, hasta qué punto son percibidos y cómo pueden ser utilizados para ordenar la observación de este tipo de espacio. Al mismo tiempo he desarrollado un trabajo sobre Kevin Lynch dentro de uno de los capítulos de la tesis, con el objetivo de comprender mejor los conceptos elaborados por este autor. En esta pequeña investigación he buscado autores que estén utilizando sus conceptos de análisis para establecer hasta qué punto su trabajo ha influido en los análisis posteriores a su producción científica.

“Realzar la imaginabilidad del medio urbano equivale a facilitar su identificación y su estructuración visuales. Los elementos anteriormente diferenciados -las sendas, los bordes, los mojones, los nodos y los barrios- son los bloques de construcción en el proceso de erección de estructuras firmes y diferenciadas en escala urbana.”

*La imagen de la ciudad*

Kevin Lynch

La investigación pretende basar sus conclusiones en el análisis visual retomando trabajos como el de Gordon Cullen (*Townscape*, 1971) que expone como la vista, la facultad de ver, precisamente es el medio por el que podemos formar-

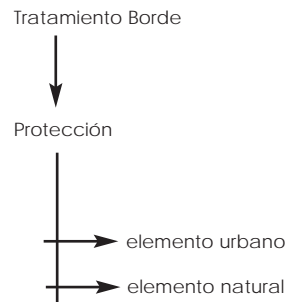


nos una idea del conjunto. Este autor analiza los elementos de la ciudad y el impacto que producen en nuestra emoción, basada en la visión inicial y la visión serial de la ciudad. Busca las relaciones entre espacio público y privado, exterior e interior, desniveles, espacio abierto o cerrado como elementos a teorizar. Lo hace utilizando dibujos y fotos con fragmentos esenciales del lugar analizado. Otro autor que aplica este tipo de análisis es Rob Krier (*Stadtraum in Theorie und Praxis*, 1976), en un libro que quizás contenga poco texto pero que a través de una enciclopedia de espacios urbanos busca encontrar un orden.

Respetando la línea de investigación dentro del área de expresión gráfica también me basaré en los conceptos de proyectación urbana del arquitecto Juan Jesús Trapero, centrando la investigación en el paseo litoral como espacio público. Como ha sido sugerido por él, la catalogación de los paseos estudiados se realiza según las circunstancias que en ellos concurren: según la morfología de la costa, las características del borde litoral, su orientación, situación en el territorio, relación con la red viaria, usuarios predominantes, amplitud, perfil transversal, tipo de diseño, disposición de elementos, etc. También analizamos algunos elementos más específicos, como la utilización de la vegetación, el diseño de las superficies pavimentadas y los aspectos constructivos del diseño.

## CONCLUSIÓN

Tomaremos como base de la investigación ciudades cuyo borde ha transformado la imagen de la ciudad, buscando conocer la metodología de transformación urbana de estas ciudades, para después aplicar estos conocimientos a la costa de Porto Alegre. Por lo tanto, en el análisis no enfocaré un tipo de paseo específico, aunque, obviamente, pondré mayor atención al observar paseos tipológicamente similares al del caso al que lo pretendo aplicar, que, según Trapero, se definen como paseos de tipo parque, dentro del centro urbano y con un uso diario por la población.



Siguiendo esta línea de trabajo, estudiaré, además de los casos españoles de los que tengo mayor acceso a información, los casos de algunas ciudades brasileñas, dado que allí también existen ejemplos significativos. Además, esto permitirá percibir las necesidades locales, las características que definen el paseo de tradición local.

En conformidad con los objetivos propuestos, el trabajo deberá ser desarrollado en tres líneas de investigación:

Estudiar distintos casos de ciudades que presenten la característica de tener el centro urbano junto a un borde de playa, semejante al caso de Porto Alegre, como elemento complementario de conocimiento y análisis, intentando encontrar soluciones comunes acertadas entre los distintos proyectos.

Analizar los principales puntos de referencia de los proyectos catalogados, buscando profundizar la investigación para entender los principios guía del asentamiento y los principios que han guiado el proyecto del espacio abierto uniéndolo a la ciudad.

Intentar reconstruir relaciones directas o indirectas, evidentes o sutiles de interpretación y concepción del espacio abierto, entre los proyectos analizados, aplicando posibles directrices para el caso de Porto Alegre.

El análisis se presentará en tres etapas, primero la descriptiva, que nos permitirá conocer el objeto de análisis; después la operativa, donde aplicaremos las distintas clasificaciones que hemos seleccionado y, en tercer lugar la interpretativa, en la que buscaremos reconocer la estructura, el significado y la identidad en líneas similares a las definidas por Lynch. Es importante esclarecer que este análisis que dividimos, ahora, en tres etapas es el resultado de una estructura de evaluación que definimos basada en diversos análisis anteriores.

La tesis busca comprender con qué herramientas de análisis se puede lograr una mejor comprensión y aproximación al

espacio construido y cómo este estudio puede auxiliar a la hora de establecer directrices para crear un espacio público similar. A través de la percepción y el análisis del espacio público de borde existente en España, intentaremos concebir un espacio de borde para el caso específico de Porto Alegre.

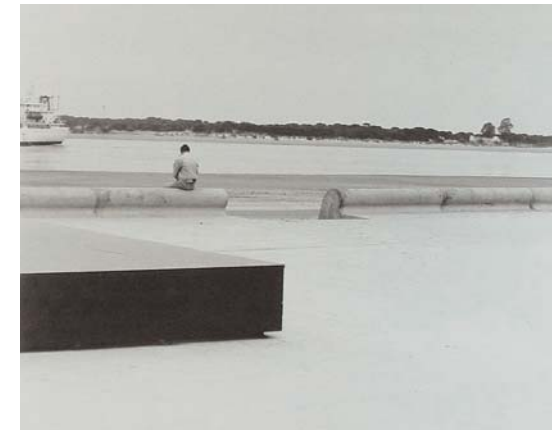


Vista general del borde de Porto Alegre  
Fuente: <http://argoul.blog.lemonde.fr/>

## 1.2 Lo singular y lo global. El caso y el tipo

Actualmente al examinar los trabajos de intervención costera junto a núcleos urbanos, podemos observar como existe una mayor discusión respecto a las zonas portuarias de las ciudades. Éstas han sufrido diversas alteraciones a partir de los cambios de relación de los individuos respecto al “water-front” de su ciudad. Especialmente las zonas portuarias pasaron a ser puntos de gran interés y a través de las reconversiones y algunas se volvieron áreas de provecho cultural. Por esta razón, este tipo de zona está siendo analizada y catalogada en diversos libros que hacen una apreciación de estas transformaciones, que ocurrieron especialmente a partir de la década de 1980. Pudimos observar como la reconversión de las zonas portuarias en zonas de ocio se ha tornado una estrategia positiva de aprovechamiento de grandes áreas cercanas a los centros urbanos, adoptadas por muchas ciudades. Este tipo de acción urbana sucede porque a pesar de las características locales de cada lugar, existen transformaciones que se repiten del mismo modo en las diferentes ciudades. La modernización de los puertos ha requerido áreas menores, desactivando grandes extensiones que ahora resucitan como un atractivo urbano ligado al ocio. Tales transformaciones de carácter global suceden, bien como en este caso, también en otras áreas de la ciudad.

En este estudio nuestra intención es analizar las zonas costeras ligadas al centro urbano y, en muchos casos, cercanas a las zonas portuarias, que también están sufriendo un proceso de transformación global, generalmente son convertidas en paseos costeros o parques o bien están olvidadas. Creemos que justo sobre estas zonas no poseemos grandes debates respecto a su relación con la ciudad. ¿Cuáles son los usos más adecuados y de qué manera influyen en la fachada de la ciudad? El borde de agua, como conjunto urbano, configura una imagen significativa dentro del contexto de la ciudad y debe integrarse a ésta de manera que pueda ser aprovechado por sus habitantes, además de ser un espacio de interés turístico. Nuestro trabajo buscará comprender la estructura de este tipo de proyecto asociado al contexto cultural contemporáneo, y así buscar entender la complejidad de la transformación y formación de este espacio de la ciudad. En este debate también es importante reflexionar sobre la conservación de los rasgos naturales de la ciudad, que es una de las preocupaciones del desarrollo sostenible, llevando en cuenta que, desde nuestro punto de



Sanlúcar de Barrameda - Cádiz  
Fuente: revista Quaderns 216

vista, pensamos que en el futuro no sobrevivirán las ciudades solamente basadas en el turismo, que no se identifiquen a su contexto cultural. Este es un espacio de gran potencial dado que el ocio en las grandes ciudades es una actividad cada vez más valorada.

Muchas ciudades europeas y americanas han puesto en marcha la operación de reconvertir los bordes costeros, y a partir de allí surgen distintos trabajos que permiten reflexionar y debatir sobre las soluciones existentes o las soluciones posibles. Como ya hemos comentado, estas soluciones están más documentadas en todo lo relacionado con la reestructuración de las zonas portuarias, los paseos marítimos o ribereños en zonas urbanas están poco documentados y el material gráfico no es demasiado extenso. La documentación sobre este tipo de espacio carece, todavía, de un análisis profundo, generalmente están basadas en el problema de una ciudad específica o son un mero levantamiento fotográfico de soluciones adoptadas para algún caso singular. Sin embargo hemos podido encontrar documentación gráfica en la producción española, acompañada de algunos análisis teóricos interesantes que nos permiten, asociado a algunas visitas “in situ”, promover una discusión amplia de las diferentes maneras de resolver este tipo de espacio. Analizando los motivos y objetivos principales al implantarse los distintos bordes costeros, pudimos observar claramente las similitudes que existen en este tipo de intervención.

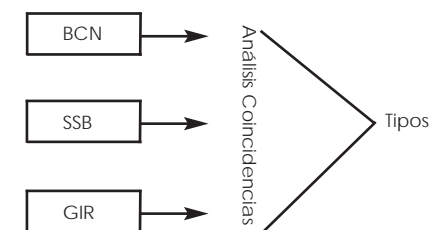
A lo largo del trabajo realizado hemos podido observar varios modelos de estructura distintos (casos), que se han utilizado con el objetivo de resolver los diferentes espacios costeros (tipos). Buscamos en este trabajo encontrar coincidencias (directrices) entre los casos analizados, tanto de los recursos que resulten exitosos como de los resultados contrarios. Entre los muchos proyectos pudimos observar directrices que se repiten y funcionan de forma positiva o no. Se pueden reconocer actitudes proyectuales que indican usos y soluciones dentro del espacio.

De una manera u otra el objetivo es valorizar la zona y, de cara al público, “vender” este nuevo espacio, como ya ha

pasado con otras zonas nuevas, como las grandes superficies comerciales, los parques o los bulevares. Las similitudes de este tipo de proyecto no abarcan solamente los aspectos positivos, también los riesgos son los mismos. Este tipo de actuación siempre comporta demasiadas inversiones y por esto interfieren factores externos como la especulación inmobiliaria o los intereses privados. Es importante tener un plano estricto de actuación para preservar el territorio. Además, vivimos en un mundo globalizado donde se establecen tendencias, modas, no sólo en el modo de vestir, sino también en las actuaciones urbanas. Observando los distintos bordes se pueden verificar estas tendencias, lo que no quiere decir que sean malas, pero hay que observar cómo se relacionan con la cotidianidad social urbana.

En el trabajo nos servimos del método de análisis urbano basado en la evaluación de diferentes casos, buscando reconocer a través de los elementos comunes que componen este espacio urbano. Como lo describe Philippe Panerai en su libro *Elementos de análisis urbano*, utilizamos la clasificación en un primer momento como una lectura a posteriori, un modelo de reconocimiento de los elementos que nos capacita para formar una tipología arquitectónica que nos sirve de instrumento de conocimiento. Pero también reconocemos que, como dice el autor, “los tipos funcionan en la teoría de la arquitectura como proposición para la conducción”. Claro está que al tener un objetivo final, no somos imparciales, miramos especialmente los aspectos y elementos que tienden a encajar en nuestro caso. Independientemente éste es un recurso fundamental en este trabajo, como explica Panerai, citando a Duran; cuando nos habla de la utilidad de la clasificación, ésta se justifica por “el infinito número de objetos que abarca la arquitectura” y la necesidad de informar sobre ellos con economía. Es evidente que según la escala del proyecto, en el ámbito de la arquitectura o del urbanismo, están presentes diferentes objetos que, dentro de cada escala, deben ser reconocidos para así estudiar con provecho, aprendiendo del espacio, y éste es nuestro objetivo. El hecho de que tengamos bien acotado el tipo de estructura urbana de borde sólo facilita el trabajo en busca de las directrices que sirvan de herramienta de conocimiento que define tipologías generales, lo que nos ha facilitado visualizar posibilidades existentes para nuestra área de intervención, nuestro caso específico. Cabría citar también aquí la cuestión de la temporalidad que interviene en la for-

#### Evaluar casos



mación del espacio; como comenta Panerai, el factor tiempo es un agente que influye en los proyectos y en las actitudes de los usuarios, un factor que nos afecta desde el punto de vista social local, dado que la mayoría de las intervenciones datan de fechas recientes.

La tesis se moverá entre dos extremos, entre los diferentes casos y tipologías que van surgiendo a lo largo de los análisis. Y, las conclusiones van surgiendo entre un ir y venir de estas dos fuerzas, en una espiral que asciende de nivel a cada vuelta.

No hemos buscado construir un tipo ideal basado en los casos vistos. Creemos que no existe un modelo “utópico” que pueda funcionar para ciudades con características similares. Las tipologías que establecemos nos sirven como abstracción teórica que nos permite comprender la estructura urbana de este tipo de espacio. Dentro de la variedad de las estructuras urbanas vistas, hemos tenido el cuidado de buscar y centrarnos en los elementos coincidentes similares al estudiado para acotar la variabilidad de los elementos del producto, ya que temíamos que la saturación de información pudiera desvirtuar nuestro objetivo y comprometer negativamente el criterio de análisis.

Al tener claro el propósito de la actuación que proyectamos, y la función social que el espacio debe tener dentro de la estructura de la ciudad, nos ha permitido sacar partido de los aspectos específicos de cada proyecto. En el análisis, según el caso hemos aprovechado elementos genéricos o específicos de cada obra. Una vez que se han identificado con claridad los elementos que componen el paseo y el nivel de interferencia según su escala, podemos estar más abiertos a evaluar tipologías de proyecto diferentes del nuestro, extrayendo la información que en realidad nos interesa. Existe una gran variedad de propuestas posibles para el área y una infinidad de soluciones, como pudimos ver, en los proyectos analizados. No siempre nos detendremos en proyectos exclusivamente similares al nuestro, dado que esto acotaría demasiado el estudio de posibilidades.

Las relaciones entre los espacios; las medidas y proporciones; los elementos que contribuyen a configurar la imagen del paseo; el comportamiento de los distintos materiales y los usos; la forma en qué se utilizan los elementos externos del paseo: esculturas, accesos, iluminación, colores, son ejemplos de distintos valores que sirven de evaluación en el *análisis general*. Conocer estos valores es fundamental antes de empezar a proyectar este tipo de área. Luego, es importante vivenciar el entorno donde será implementado, para conocer las características que podrían funcionar en el *ambiente específico*. Este ambiente está determinado por dos factores básicos, la localización en el territorio, y las características sociales de la ciudad. A partir de estas necesidades se pueden establecer los distintos usos que podrían tener éxito para este lugar.

Es evidente que la apertura de la ciudad al límite costero significa la ampliación de la oferta de ocio y esparcimiento, mejorando el espacio urbano. Lo que tenemos que tener en cuenta cuando nos proponemos analizar este tipo de lugar es la complejidad de elementos y funciones que caracterizan y diferencian las zonas. Existen factores que determinan los posibles casos aplicados para determinados tipos, como el factor clima, por ejemplo, que condiciona el uso. Un clima tropical, con verano prácticamente todo el año, implicaría que esta franja costera debería ser analizada desde el uso de playa. En este caso, el hecho de que nos hallemos en un frente fluvial o un frente marítimo también condiciona los usos, bien como el número de usuarios y su posicionamiento dentro de la malla urbana. Citamos estos condicionantes para aclarar los diversos elementos a los que nos podemos enfrentar.

Cómo debe funcionar la conexión de este tipo de zona con la ciudad y cómo debe establecerse de manera que sea un hecho físico y económicamente viable es para nosotros de gran interés. Cuáles son los planos de actuación, de qué forma se pueden implantar en distintas etapas; el tipo de tratamiento de borde utilizado en las distintas ciudades. Entendiendo factores como éstos también podremos llegar a entender de qué manera estas áreas han podido atraer el interés público y privado, así como en qué medida han aprovechado las grandes inversiones hechas en periodos de eventos especiales como congresos o foros. El borde litoral es una parte de la ciudad con unas dinámicas y unas estruc-



turas propias que todavía no se han comprendido.

Los frentes de agua son como el solar de la ciudad y el arquitecto urbanista tiene que rentabilizar de forma inteligente este espacio, dado que posee los medios técnicos y puede llegar a comprender el contexto cultural para atender a la complejidad de transformación y formación de la ciudad. No hay que obedecer a los deseos inmediatos sino buscar desarrollar una estructura abierta que no se quede obsoleta ya durante su ejecución. El hecho de interferir en el medio natural, de por sí lo perjudica, pero hay que buscar un desarrollo programado que interfiera de forma positiva en la ciudad respetando sus características naturales. Para esto, el conocimiento de los diferentes casos respecto a las diferentes tipologías que se presentan en los casos estudiados nos ofrecen una gama de soluciones que con capacitarán no solamente a conocer las diferentes características de este espacio, sino además reconocer las mejores directrices de actuación.

### 1.3 Lenguaje internacional y tradición local

Si en el capítulo anterior reflexionábamos sobre la importancia del estudio de los casos específicos y la clasificación tipológica de los distintos elementos como instrumento de conocimiento y aproximación al problema, ahora abordaremos el problema desde la perspectiva de la identidad. Como vimos, los frentes litorales nos parecen inicialmente algo único, irrepetible, pero a medida que ampliamos nuestra experiencia descubrimos similitudes con otros. Al estudiar el caso de Porto Alegre más atentamente, hemos podido observar que muchas ciudades pasan o pasaron por una situación similar. Las razones que incentivan este tipo de inversión, de modo general, son los intereses económicos que genera este tipo de área y el potencial que puede suponer su urbanización. Todos los proyectos surgen de una necesidad eminente por caracterizar su borde de costa, y, mayoritariamente se lanzaron primero las ciudades que poseían una economía basada en el turismo y que, por ello, necesitaban caracterizar el borde de playa. Las ciudades que no tenían el borde como atractivo principal lo han protegido de modo casual, con el simple olvido del área o, por otro lado, la falta de reglamentación ha dado la posibilidad de que se construyera en el perímetro de la costa. En cualquier caso, el objetivo es redescubrir o recuperar este área con la creación de un paseo que proporcione un acceso público al litoral. En Porto Alegre, la barrera física natural ha protegido su frente de agua, esto también ha pasado en diversos tramos de distintas ciudades, pero también por la localización en ellas de zonas industriales, como en Barcelona o Lisboa. Como ha pasado en estas dos ciudades, Porto Alegre se encuentra en un momento en el que necesita un cambio, que puede representar un paso evolutivo dentro de su historia urbana. La tendencia actual en las ciudades es invertir cada vez más en su imagen turística, pues es una inversión con retorno seguro.

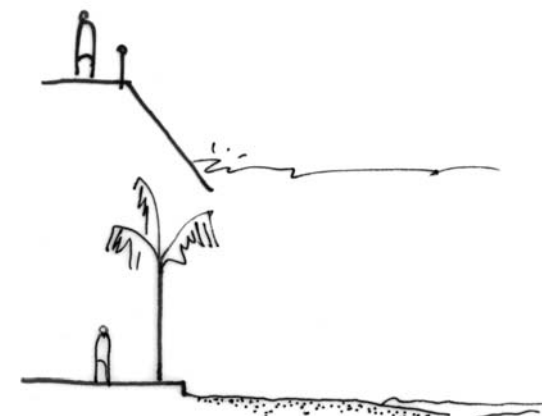
A pesar de las similitudes citadas, al estudiar los casos de la costa española, teniendo la orla de Porto Alegre como objetivo final, se nos plantean interrogantes como ¿hasta qué punto las similitudes observadas en los paseos se relacionan con su contexto cultural específico?; ¿hasta qué punto se puede utilizar la investigación de los proyectos de la costa española para aplicar estos ejemplos en un proyecto americano, más concretamente en Brasil? Lo podríamos justificar por la proximidad de la climatología de Porto Alegre con la de Barcelona, por ejemplificar una de las muchas ciuda-

des españolas que poseen un clima mediterráneo. Pero creemos que la variación entre un clima subtropical, mediterráneo o oceánico no llega a marcar diferencias en la concepción de los paseos de orla. Además, el objetivo es estudiar la relación del paseo, como elemento urbano, con la ciudad. Es decir, que éste no es un tema que influya demasiado en la concepción del proyecto, así que, en un primer momento, nos pareció oportuno que para el análisis deberíamos establecer valores como el número de habitantes y las dimensiones de la ciudad. En consecuencia, empezamos una labor de búsqueda entre las ciudades españolas costeras que habíamos estudiado -y que nos interesaban por su proyecto de borde-, las que tuviesen unas dimensiones y unas cifras de habitantes más o menos similares a las de Porto Alegre, es decir, superiores al millón de habitantes y alrededor de los 400 km<sup>2</sup>.

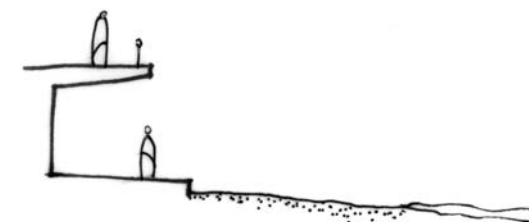
Al buscar coincidencias numéricas respecto al área, hemos visto que éste no sería el mejor criterio, pues acabaríamos por excluir numerosos proyectos costeros españoles seleccionados por sus cualidades de diseño, usos, simbología, etc. -no olvidemos que la concepción de ciudad americana es distinta, mucho más extensa-; si lleváramos la investigación por este rumbo no llegaríamos a incluir ninguno de estos proyectos. Siguiendo el criterio numérico de población, nos quedaríamos solamente con Barcelona y Madrid, considerando además que la segunda, obviamente, no tiene costa. Asimismo, reduciendo la cifra para una población en torno a o con más de quinientos mil habitantes, igualmente podríamos incluir solamente las ciudades de Málaga, Valencia, Sevilla y Zaragoza. Con esto, nos quedaríamos solamente con tres ciudades costeras por analizar: Barcelona, Málaga y Sevilla. Y, con la excepción de Barcelona, los ejemplos más interesantes de proyectos costeros españoles no se encuentran entre estas ciudades, desde mi punto de vista.

Así que después de constatar que estos valores numéricos no son los más adecuados para seleccionar los proyectos para el tipo de análisis que proponemos, llegamos a la conclusión de que lo que diferencia los proyectos hechos en España, está mucho más ligado al poder adquisitivo del país, que permite tales presupuestos, que son independientes del total de habitantes. También es independiente de la calidad proyectual que se ha desarrollado por la experiencia

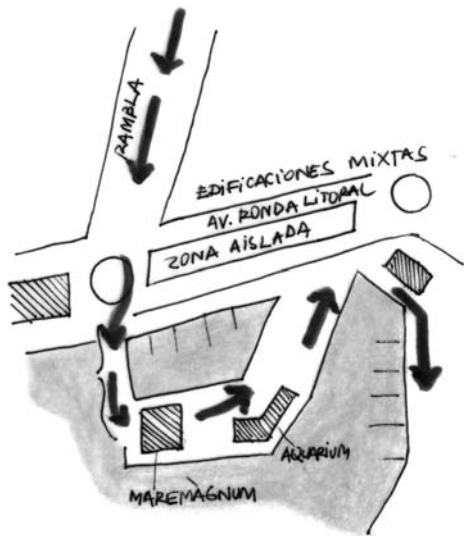
en la ejecución de diversos proyectos de este tipo, especialmente en los últimos veinte años. Además, España es el segundo país receptor del turismo mundial, lo que hace que sus ciudades costeras estén preparadas para un uso dos o tres veces superior al número de habitantes. Los verdaderos problemas respecto a los aspectos de análisis no están relacionados con cantidades numéricas. Dentro del análisis del paseo de borde, los elementos se pueden analizar de forma global o local; en este trabajo nos interesa entender los determinantes de la identidad espacial. Los aspectos globales están vinculados directamente a la forma física del espacio, que en el caso de los paseos de orla se establecen en una franja de tierra (mayor o menor) junto al agua y varían según los planos de desniveles naturales o artificiales que afectan al proyecto. Es muy importante conocer el aspecto físico de estos espacios para comprender la realidad de un paseo, especialmente cuando éstos tienen que adaptarse a condicionantes naturales como una topografía accidentada o grandes zonas verdes. Conocer distintas soluciones adoptadas, y cómo repercuten en el medio ambiente, permite proyectar con mayor seguridad en el futuro.



Al buscar la legibilidad de un determinado espacio de la ciudad y cómo este espacio se relaciona con el ámbito urbano, en una tarea de observación continua de las relaciones y posibilidades que se establecen en las distintas escalas, se pueden verificar las repeticiones y los elementos determinantes de este tipo de área específica, y así entender cómo se establece su identidad dentro del espacio urbano. Las cuestiones que están más allá del diseño urbano se perciben especialmente de una forma general. Los elementos que conforman la imagen visual del paseo, como por ejemplo los recursos utilizados para que se establezca una relación visual con la ciudad, la relación existente entre los distintos paseos, son recursos que están presentes en los buenos proyectos. Es primordial que el paseo tenga una conexión clara con la ciudad, que sea un espacio más dentro del contexto urbano, y una zona que esté abierta al público durante las distintas horas del día y en las distintas épocas del año.



El mantenimiento de la actividad de cualquier espacio de la ciudad, independientemente de sus condicionantes fisi-



cos dentro de ésta, garantiza que el espacio se mantendrá y se adaptará en el futuro. Directamente relacionado con la conexión del espacio, otro factor que asegura la regularidad son los usos establecidos para el lugar y la accesibilidad a dicho espacio. Pero, así mismo, en la ciudad de Barcelona tenemos un ejemplo clarísimo de cómo el hecho de estar bien conectado y situado dentro de una zona de interés no asegura el éxito de un espacio. El Moll de la Fusta es un amargo fracaso dentro de una zona exitosa, que tiene una gran aceptación por parte de los usuarios. En este caso lo que ha influido es el camino natural peatonal que se estableció entre La Rambla y el centro comercial Maremàgnum, que por su conexión directa con el Aquarium de Barcelona y éste con el Port Vell, acaban por no incentivar el paso por la zona. También está concebido de forma equivocada, dado que estaba pensado para un uso especialmente peatonal, lo que no es adecuado al estar situado en el espacio central de una avenida de alto tráfico. Éste es sólo un ejemplo de solución adoptada para este tipo de espacio público, de la cual se puede aprender partiendo de un modelo específico con una “visión internacional”, dado que, igualmente, esta situación no funcionaría en ninguna otra ciudad.

A la hora de proyectar un espacio tan noble como la orla, también se ha de tener en cuenta que la imagen es un elemento de gran fuerza en el mundo donde vivimos, y un valor fundamental en el espacio urbano. Mirando más atentamente un tipo de espacio específico, se puede aprender mucho del conjunto de la ciudad. Al observar los distintos paseos que van conectándose, se puede entender la conexión de los distintos espacios de la ciudad. Al igual que los paseos, las ciudades que consiguen establecer vínculos de imagen, que logran la percepción de un conjunto de una misma composición, que se va transformando y adaptando a las nuevas situaciones y a los nuevos espacios, logran una imagen fuerte, evolutiva, en fin, positiva. Para los paseos, igual que para los edificios, podemos aplicar la temática característica de los años 1980-1990 de la crisis del estilo internacional, a partir de la crítica de la falta de consideración del contexto cultural y las características físicas locales. Si por un lado esta preocupación ha llevado a reflexionar sobre la adecuación de los proyectos a las características locales, por otro lado ha reivindicado la autonomía de la forma como modo de caracterizar el espacio local. Aquí aparece otro punto en la discusión, la fuerza de la imagen, que tam-

bién puede ser debatida desde el punto de vista de elementos característicos que puedan marcar el lugar como espacio simbólico. Existe actualmente en las ciudades una tendencia a invertir en arquitectos que proyectan con una “marca de fábrica”, lo que nos lleva nuevamente a la búsqueda de un lenguaje universal. Este tipo de actitud puede llegar a vulgarizar un espacio tan potente como el paseo de borde, como ha comentado Rafael Moneo, en su discurso de ingreso en la Academia de Bellas Artes: “la búsqueda de un lenguaje universal y eterno es una fantasía apocalíptica que tan solo se explica por un afán de los humanos de pensar que su paso por este mundo fue definitivo”.

Es un hecho comprobado que no todas las soluciones adoptadas para un medio urbano sirven para otro, que existen características locales que determinan unos usos y los usos modifican los espacios. Lo que sí se puede apuntar es que muchas ciudades están adoptando soluciones similares que funcionan para este tipo de área. El hecho de tener un edificio significativo, como un museo o un acuario, y áreas que promuevan actividades en distintos horarios, es un modelo que se está utilizando en diversas ciudades. Observando la tendencia internacional, puedo decir que existen dos modos básicos de asentamiento para estas áreas, uno que se adapta a las condiciones locales, atrayendo al público por zonas de interés o edificaciones y, otra tendencia, relacionada más directamente con el poder adquisitivo de la ciudad, en la que se estimula la posibilidad de promover eventos que incentiven la inversión pública y privada. Este modelo de intervención viene relacionado con el incentivo al turismo de la ciudad, de una forma más comercial y también como una excusa para cambiar grandes zonas olvidadas. En general acompañan a eventos como juegos olímpicos, exposiciones internacionales, mundiales de fútbol, etc. Muchas veces este fenómeno está relacionado con zonas costeras que necesitaban intervención, como es el caso de Barcelona, Lisboa, Sydney, entre otros. Éste es un modelo que esta teniendo mucho éxito, pues revitaliza grandes áreas urbanas, lo que valoriza todo el entorno. El éxito económico de este tipo de intervención viene estimulando cada vez más la promoción de este tipo de eventos en las ciudades, y paralelamente mayores zonas intervenidas. El peligro de este tipo de modelo es que cada vez respeta menos el entorno social, creando espacios que buscan ser más bien espectaculares y que se relacionan poco con los habitan-

tes y con el perfil urbano.

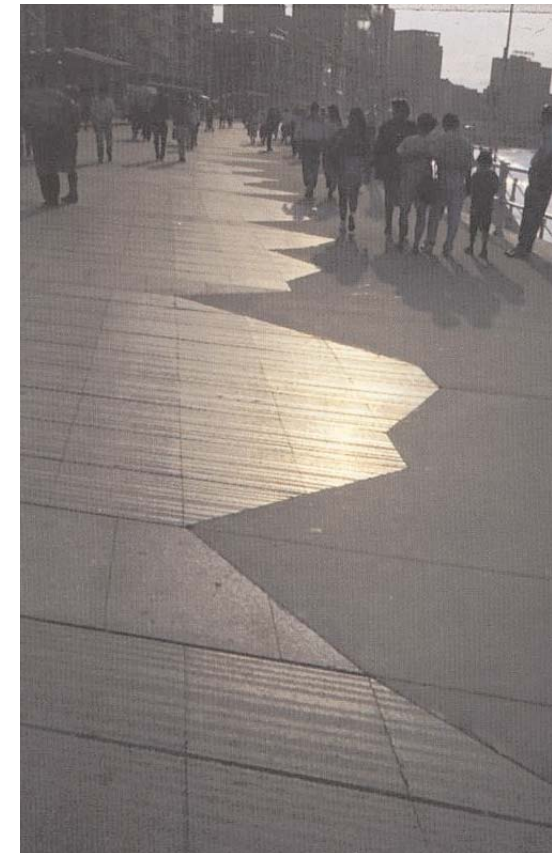
Así pues, debemos aprender especialmente de la estructura y el funcionamiento de los proyectos, que son los elementos evidentemente traspasables. Los espacios y edificaciones simbólicos son un claro ejemplo de los elementos que no son traspasables, en especial cuando están vinculados a formas tipo “marca”. Se puede entender la fuerza de un edificio simbólico formalista como el Museo Guggenheim en una ciudad como Bilbao, que se podría justificar por que ésta no ha tenido su desarrollo basado en el turismo y necesitaba un atractivo dentro de la ciudad. Cuestionable o no su forma, tiene mayor sentido cuando es un elemento especial vinculado a esta ciudad; se pierde completamente el sentido cuando tal forma se repite en Venecia, Río de Janeiro o Nueva York. Hay que tener un considerable cuidado para ponderar cuánto hay de local y cuánto de internacional en la elección de los elementos analizados, cuánto de forma libre que no depende de aspectos físicos o contextuales y cuánto de forma ligada.

## 1.4 El espacio público y sus límites

El espacio público es el área que puede ser utilizada por todos, es el espacio colectivo de la ciudad donde los distintos niveles sociales de la población interactúan. Básicamente es el espacio abierto a los ciudadanos que está compuesto por sus calles, plazas y parques; podemos decir que la calle y la plaza son el espacio público por excelencia. El espacio público es un espacio complejo que tiene múltiples funciones dentro de la estructura de la ciudad, pero desde el punto de vista urbanístico consideramos que existen tres fundamentales: la circulación, el intercambio y el encuentro. Dentro del concepto de espacio público, la plaza y el parque son lugares especiales, de excepción, caracterizados por su función de ocio y contemplación. Lo define muy bien el arquitecto Jorge Jáuregui cuando dice: “Yo por plaza entiendo algo completamente diferente. Es un consumo de lugar, no un lugar de consumo, un lugar donde puedo no hacer nada. El derecho a no hacer nada. No todo en función del provecho, de la utilidad, de la función, sino espacios sin funciones. Es aparente porque la función de la contemplación es fundamental. El lugar de reunión”.

La historia del espacio público, así como la historia de las ciudades, ha vivido cambios durante su formación, tan aparatosos como los actuales. Además, los cambios que ocurrieron en las ciudades siempre acabaron reflejándose en el espacio público, así como también suele ocurrir la situación inversa. Por ejemplo, el cambio de la ciudad amurallada a los ensanches modernos o a la ciudad metropolitana, estimulado por el desarrollo del transporte masivo y del uso del automóvil que ha permitido que recorramos grandes distancias, ha cambiado la situación del espacio urbano, que se ha ampliado también a la periferia. Así que a través del espacio público se pueden percibir las transformaciones de la ciudad; los cambios que se producen en él son un modo de expresión y un útil instrumento de conocimiento de la ciudad. Observando la evolución del espacio público también se puede entender la historia de la evolución urbana.

Actualmente se valora mucho la calidad del paisaje urbano, es objeto de consideración prioritaria en cualquier proceso de planificación y gestión urbana. La estructura y la forma urbana, la calidad del diseño del espacio público, las tipologías de edificación y el paisaje urbano en general son una influencia importante en la calidad de vida de los habi-



Playa de San Lorenzo - Gijón  
Fuente: libro Los paseos marítimos españoles



tantes y un elemento fundamental en la imagen exterior de la ciudad. Los elementos como el mobiliario urbano y los equipamientos son capaces de lograr una proximidad y de humanizar el espacio. Son elementos capaces de dialogar con la población y establecer una conexión entre los individuos y el espacio metropolitano. La mejora del espacio público acaba por reflejar una mejora efectiva en la vida social de la ciudad, es un recurso directo que influye en la cotidianidad ciudadana.

#### ESPACIO HISTÓRICO-SIMBÓLICO

Observando la historia percibimos que las zonas verdes y los espacios abiertos son los precursores del espacio público, actuaban como espacios simbólicos que garantizaban el uso colectivo. Lo cierto es que el espacio colectivo siempre estuvo presente en la historia de la ciudad. En el antiguo Egipto y en Oriente, por ejemplo, el espacio público se desarrollaba principalmente en el centro de las ciudades, donde estaba el templo o el palacio real. Cada época se ha caracterizado socialmente por su particular utilización del espacio público; en Grecia la actividad principal de estos espacios era la actividad contemplativa y reflexiva, valoraban el “ocio creador”.

Desde la Roma antigua predominó en la ciudad occidental la propiedad privada y la gran densidad residencial. El espacio colectivo estaba representado solamente por algunos edificios públicos y religiosos y algunas pequeñas plazas. Era el resultado del espacio liberado, el área negativa del área construida. Si en las ciudades griegas el espacio cerrado, que funcionaba como local de expresión democrática, estaba representado por el ágora, en Roma existía la plaza o el foro.

De cualquier forma el carácter principal de la plaza siempre ha sido, desde el ágora griega hasta las plazas porticadas

de los siglos XVIII y XIX, el de un lugar simbólico e integrador, elemento fundamental de la vida cotidiana urbano y representante del espíritu del lugar. La plaza ha sido siempre el espacio de manifestaciones culturales, religiosas, sociales e incluso comerciales. Tiene un carácter versátil, sirve tanto de escenario político en una manifestación como de zona de comercio durante las ferias, por ejemplo. Desde siempre la plaza representó la memoria histórica y local, como también de creación de la historia actual. Pero estas características no están presentes en cualquier plaza por su simple espacio físico; el carácter de identidad es transmitido por el tipo de espacio según sus dimensiones, usos, conexiones, localización en el territorio, etc., elementos que vuelven este ambiente sostenible, capaz de participar activamente de la cotidianidad urbana.

A partir del siglo XVIII la concepción de la estructura de la ciudad empieza a cambiar y el espacio urbano es concebido desde una perspectiva cultural y política distinta, pasando a tener una función más definida, estructurándose en torno al ocio recreativo y al consumo urbano. Ya en el siglo XIX, como nos explica Maurice Cesari en su libro *El espacio colectivo de la ciudad*, se introducen principios que representan un gran cambio en la construcción urbana: "La continuidad del espacio colectivo, la adecuación de su trazado al disfrute masivo, el papel propulsor de la ubicación pública, la clarificación del principio de organización de los elementos y de los espacios urbanos a través de recorridos, la difusión de las funciones colectivas en una malla jerarquizada, la comprensión de las leyes de constitución de la centralidad, la superposición efectiva o latente de los lugares residenciales y de las funciones colectivas en un mismo modelo morfológico repetible, la recuperación de los elementos preexistentes" (1999, p. 95).

Después de la II Guerra Mundial el espacio colectivo ha sufrido un cambio en su estructura urbana impulsado por el desarrollo de las ciudades en la era industrial, el centro invade la periferia acompañando el traslado de las residencias. También hay un cambio importante en el perfil ciudadano, surge la civilización del ocio por la elevación de las rentas y un menor tiempo laboral. Este momento ha marcado de forma especial el desarrollo urbano de la ciudad, en el ámbi-



Escultura "Cubos" - Barcelona  
Fuente: Cibele Vieira Figueira

to mundial, durante la revolución industrial, cuando el desarrollo del comercio, de la industria y el gran incremento poblacional articularon este nuevo tipo de sociedad, que tiene nuevas exigencias y que valora especialmente el ocio recreativo y el consumo urbano. En este período se pensaba dotar las ciudades de una mayor funcionalidad productiva lo que acarreó una vida urbana más segregada y fragmentó la forma de sociabilidad anterior.

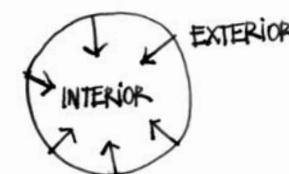
Siguiendo este proceso, estaba el movimiento moderno, que al reconocer que la ciudad estaba mal estructurada, idealizaba un tipo de malla urbana con una apuesta por los bloques aislados que ha repercutido en la forma de muchas ciudades actuales. Estos autores propusieron un modelo social nuevo, que ha resultado en grandes espacios abandonados, circundados por vías de alta circulación que perjudican todavía más la integración del espacio público a la escala humana. Este modelo no ha tenido la aceptación de la población, era una idealización que no partía del estudio de la realidad y por eso no ha logrado consolidarse como una forma urbana -caso evidente en la ciudad de Brasilia, Brasil. Pero de ese intento aprendemos que el proyecto urbano debe partir de las carencias de la sociedad, que son éstas las que definen las exigencias urbanísticas y también que se debe valorar la opinión popular en cualquier nueva forma urbana puesto que la aceptación de la población, al final, es el único modo de garantizar la frecuentación y el mantenimiento del espacio público.

Un gran error de esa época fue la hipervalorización del automóvil sobre el tráfico peatonal. Éste fue un concepto que se arrastró hasta finales de la década de 1970 y que todavía sigue presente en muchas ciudades actuales. Este tipo de actitud, juntamente con las presiones inmobiliarias, favoreció la reducción del espacio público ciudadano. A partir de la década de 1980 surgen nuevos modelos urbanísticos que buscan la recuperación de los espacios colectivos, ya que las administraciones reconocen la necesidad de humanizar nuevamente las ciudades. También aparece el factor de la seguridad, que es el aspecto esencial para el logro del éxito del espacio público actual. La presencia ciudadana en el espacio público es una de las maneras de garantizar la seguridad. Las vías de alto tráfico aíslan los espacios dentro

de la ciudad y son generadoras de inseguridad. A partir de aquí se estudian distintas estructuras para la convivencia de los varios modelos viarios existentes. La reconquista de la ciudad pasa por la reconquista del espacio público. Se establece que para un correcto funcionamiento de la estructura de la ciudad es importante que coexistan las diferentes rutas de locomoción: peatones, automóviles, autobuses, ciclistas y espacios de paseo.

Saltando a un momento más actual, y situándonos especialmente en América, podemos decir que el espacio colectivo (desde el concepto de espacio que no es público ni privado) es el protagonista, en especial representado por los grandes centros comerciales, mientras que los parques y las plazas están siendo abandonados en las grandes ciudades, tornándose peligrosos y sucios. En Brasil no consiguen competir con espacios colectivos que ofrecen seguridad, alimentación, limpieza y servicios y donde se dispone de distintas actividades: físicas (paseo), artísticas e intelectuales (cine, teatro, exposiciones), sociales (tertulias, reuniones familiares). En mi opinión, como hija de la sociedad americana, creo que pasado el *boom* de este tipo de locales, estas necesidades empiezan a cambiar, se está redescubriendo el espacio público abierto o quizás la necesidad de él. La monotonía del mismo paisaje y el agobio por el exceso de concentración poblacional acabará jugando en contra de estos espacios colectivos, desinteresando poco a poco la población de su utilización masiva.

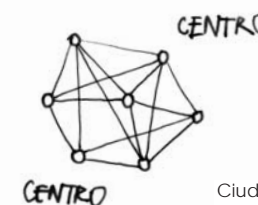
De manera general, podríamos identificar la historia urbana en tres etapas, que comportarán cambios importantes en la forma del espacio público. Primero la de la *ciudad amurallada*, separada del entorno, donde el espacio público estaba restringido al centro urbano, era completamente interior; la segunda, la ampliación del espacio público determinado por la *ciudad metropolitana* (incluyendo el periodo de la evolución de la ciudad burguesa desde el siglo XIII), que supone expansión de la ciudad y abertura del centro; y el actual, la *ciudad en la era de la globalización* que se está reestructurando con tendencia a descentralizarse y crear nuevos pequeños centros. Estos cambios repercuten en la formación de la estructura de la ciudad, se crea la necesidad de nuevos espacios de parques y plazas que ahora se



Ciudad amurallada



Ciudad metropolitana



Ciudad actual

relacionan con las características de cada pequeña región dentro de la ciudad.

Como hemos comentado, el espacio público ha vivido distintos momentos desde su concepción, ha pasado por fases en las que era el elemento estructurador y desde hace pocos años ha pasado a ser un espacio secundario, considerado muchas veces peligroso y superado por los grandes centros comerciales. Se debe estimular la utilización de los espacios de ocio, buscando una mayor integración ciudadana, que sea capaz de cambiar la configuración actual de la ciudad, principalmente la americana. En el libro *Quando a rua vira corpo*, Paulo Reyes describe la necesidad de la sociedad actual de buscar un espacio más intimista, cerrado, con tendencia a organizar el colectivo en torno a una identidad común, a la creación de pequeñas comunidades. Comenta que la ciudad actual se establece en forma de condominios, *shoppings*, barrios étnicos, clubes, bares, etc. Según este autor, esto se nota por el constante vaciamiento de los espacios públicos de las ciudades, a pesar del crecimiento poblacional. Vaciamiento también estimulado por los nuevos medios de comunicación que promueven un nuevo espacio de encuentro, de reunión: el virtual, que estimula el no salir a la calle y juega en contra del espacio público urbano. Pero el autor, como nosotros, piensa que en este momento el punto de vista social está cambiando, que vivimos ahora la apuesta por la convivencia en el espacio público basada en invertir en la calidad y en la oferta de ocio capaz de atraer a los ciudadanos. Citando a Sennet transcribe: "las personas solamente pueden crecer a través del proceso de encuentro con lo desconocido". Aquí se encuentra la verdadera razón del espacio público abierto, que no aísla, incentiva la convivencia y la formación del carácter ciudadano.

Refiriéndonos a las áreas públicas de dominio ciudadano, podemos observar como los espacios simbólicos son las zonas que generalmente mejor se han mantenido dentro de la ciudad, mismo en Sudamérica, donde se ha perdido más fuertemente la relación con el espacio abierto. El interés que despierta el espacio-simbólico esta relacionado al mensaje que logra transmitir, que conecta con los ciudadanos. Pero, este valor también depende del cuidado y manutención

dedicada a él. Hemos podido ver como además existen algunos espacios-simbólicos que pueden estar relacionados a actividades concretas, tornándose atractivos en algún momento de la semana o momento determinado del día, como una feria semanal o el uso de final de semana. Esto pasa, generalmente más bien por un problema de conexión y aislamiento respecto a la malla urbana puesto que a los espacios bien conectados no les sucede esto.

Dentro de la ciudad, independientemente de la etapa histórica del espacio-público, la verdadera función del espacio simbólico ha sido el de identificarse con la sociedad, aproximando la población al espacio abierto y promoviendo una mayor convivencia. El espacio-simbólico es una fuerte herramienta de conexión con la ciudadanía que debe ser aprovechada como uno de los elementos principales para la retomada del espacio público ciudadano.

#### LA CONCEPCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO HOY

Discutiendo la situación actual del espacio público podemos referirnos por tanto a su valor simbólico y fundamental dentro de la malla urbana. El espacio público vigente, en la era global, actúa como uno de los escaparates capaz de incrementar el valor que tiene la ciudad para sus visitantes y ciudadanos, estimulando el ánimo de inversión de éstos. La calidad de los espacios públicos es una condición fundamental para que la sociedad recupere un nivel de convivencia que se ha perdido en los últimos años. Se ha de retomar la identidad, utilizar los elementos reconocibles de la ciudad de manera repetitiva, dando una legibilidad al espacio urbano y conectándolo con la ciudad. Los pequeños elementos pueden reavivar la memoria colectiva y retomar hitos de referencia como es el caso de la escultura en el espacio público. Juntamente con estos elementos de carácter simbólico, el espacio público debe permitir la integración de nuevos elementos de cambio e innovación que se vayan integrando al uso colectivo.

Frente a la retomada de la ciudad a través de la creación de espacios abiertos atractivos nos enfrentamos a la presión

actual por convertir el espacio público en espacio comercial o semi-privado de ocio, lo que no es lo mismo. Desde luego, dentro de la concepción de ocio que acompaña la historia del espacio público, la función de ocio no representa “el salir a consumir” como nos intentan vender actualmente. El espacio público, debe incentivar un ambiente igualitario, en que todos puedan disfrutar del paseo, del caminar, del descansar, del observar, actividades verdaderamente de ocio.

El espacio público interviene con referencia a dos escalas: una sobre la ciudad, pues afecta a su imagen y, la otra, sobre el barrio, que representa la cotidianidad del individuo, el complemento de la vivienda. Según Núria Benach i Rovira, en su artículo “Tres aproximacions a l’espai públic barceloní” (2002, p. 78), para comprender y analizar la evolución de este tipo de espacio debemos identificar sus tres momentos distintos: 1) *espacio percibido* (o sea, el espacio concreto, existente, para las prácticas sociales); 2) *espacio concebido* (que fue imaginado, planeado, por el urbanista); 3) *espacio vivido* (que es el espacio final, el espacio de los habitantes, que puede tener usos distintos del concebido, tornándose el contra espacio). Aquí trabajaremos especialmente con el espacio vivido, basado en los análisis del espacio percibido en el lugar.

El borde litoral, el espacio que nos ocupa, se aproxima en cuanto a su función a la plaza, pero con características morfológicas evidentes que marcan una diferencia en su uso. Al contrario de la plaza es un espacio periférico, abierto (respecto al entorno urbano), de límites asimétricos, marcado por su encuentro con el medio natural. Es un espacio público singular, potenciado por su conformación de horizontes amplios dentro de un entorno cerrado -el urbano- en todos los sentidos, físicos y espirituales. Más que muchas plazas y parques situados en una u otra parte determinada de la ciudad, que se relacionan con el espacio directamente ligado a él, los bordes litorales son un espacio que, al ser único por su relación con la naturaleza, no se identifica con un barrio concreto, sino que configura una imagen ciudadana general. Tiene la capacidad de congregarse a un grupo de usuarios mucho más amplio, promoviendo, como habíamos

comentado antes, el intercambio y la formación de la identidad colectiva. La contemplación de la naturaleza es la actividad principal y esto valoriza la imagen local, el paisaje único, creando una identidad colectiva respecto a este lugar, transformándolo en un espacio irreplicable.



Atardecer en Ciutadella - Menorca  
Fuente: Cibeles Vieira Figueira



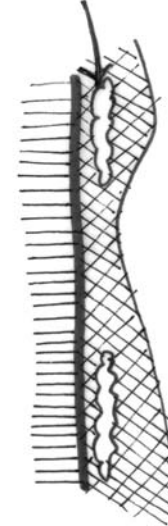
## 1.5 El espacio de orla

Como hemos comentado, el proceso de reconversión de los puertos, los *waterfronts*, ya se ha consagrado como una tendencia fuerte y ahora este fenómeno empieza a manifestarse también en las zonas colindantes al centro, que permiten una transformación mediante la construcción de paseos marítimos. Pero como en la mayoría de los espacios públicos de la ciudad, hay que atender a las necesidades de las distintas actividades para este espacio urbano, lo que garantizará su óptima utilización. Podemos convertir estas áreas en sitios perfectos para el ocio dentro de la ciudad, como los bulevares y las ramblas, considerando además que esta zona, como comentábamos, puede llegar a ser todavía más cercana al ciudadano por su carácter de espacio sin par, a causa de su relación con la naturaleza y el paisaje local.

El frente litoral reúne, como espacio público, diversas cualidades que le otorgan un lugar destacado como elemento representativo de la ciudad. Su posición cercana a zonas naturales significativas y el hecho de no estar determinado por el espacio físico de la malla urbana lo potencia como un elemento diferenciado. Es el tipo de intervención física capaz de modificar la percepción simbólica del espacio de la ciudad. Además, la relación de la persona con el recorrido y la naturaleza posee un significado simbólico anterior al espacio arquitectónico. Por lo que hemos observado, pocas ciudades logran una integración entre la ciudad y su área litoral, muchas veces el borde acaba funcionando como un "barrio distinto", al que debemos entrar, y que según la posición y la estructura viaria puede incluso dar la sensación de estar desconectado del medio urbano. Como hemos comentado, en Europa en la era industrial ha cambiado el espacio público y su escala en función de la accesibilidad; ahora pasa lo mismo en el litoral: a partir del momento en que se crearon accesos a él, pasó a ser visto desde otra mirada, ahora se potencia como punto de encuentro y de ocio.

En el libro *Los paseos marítimos españoles*, Trapero resalta la importancia de la ordenación del litoral y el papel fundamental de los paseos marítimos en la definición del límite de lo urbanizado, que a la vez conforman la fachada princi-

ELEMENTOS NATURALES  
ZONAS VERDES, DUNAS, etc.



Característica general

reformándolos, enriqueciéndolos con esculturas (*Programa d'Escultures al Carrer*) y mobiliario urbano, y también incentivando espacios de uso colectivo que estimulan el uso del espacio público (como museos, auditorios, etc.). Continuamente está preparándose como escenario turístico.

La transformación de vías de alto tráfico en bulevares resuelve con mayor belleza y eficacia el paso de peatones. Se ha visto que elementos como las pasarelas elevadas en medio de la ciudad impiden la visión general y son demasiado incómodas para el peatón, que acaba por no utilizarlas. La solución de restringir el tráfico rápido apenas a los cinturones circundantes de la ciudad, estableciendo vías de tráfico con una velocidad más adecuada, es fundamental para humanizar la ciudad. Esta actitud permite al ciudadano de a pie sentirse seguro para circular de forma confortable por las calles y otros espacios abiertos. Muchas ciudades costeras sufren el aislamiento del litoral por las vías de alto tráfico rodado.

La gran ventaja de los espacios públicos como los paseos marítimos o de agua dulce es que no están restringidos, están abiertos a cualquier utilización y uso, pues poseen una ausencia de código. En el futuro, los frentes de agua tendrán sus propias características, diferentes de las de las plazas y calles insertas en la ciudad, dado que es un espacio creado en otra época y que marcará otra historia. Parten de un concepto distinto de espacio público, pues su estructura no está restringida por la forma de la ciudad, es un espacio de libre interpretación proyectual y con un diferente grado de relación con la ciudad.

Por último, uno de los principales desafíos del espacio público de orla es controlar la explotación de esta zona, causada por el desarrollo en una franja muy limitada y la privatización excesiva. Es un espacio sumamente importante en la labor de resguardar las zonas de interés natural y controlar el progresivo deterioro ambiental y ecológico. Hay que entender cómo y de qué manera podemos aprovechar estas zonas logrando integrarlas a las ciudades. Buscaremos

## 1.6 La ciudad costera y el paisaje

Hemos visto que debido a transformaciones sociales y tecnológicas ocurridas en las ciudades, hubo un gran esfuerzo por reconvertir las grandes zonas portuarias que habían quedado obsoletas. La reducción o desactivación del área portuaria ha ocurrido de forma general en muchas urbes litorales de todo el mundo y ha habido una gran preocupación por reconvertirlas en espacios de interés cultural y de ocio, pues frecuentemente la zona del puerto se sitúa en el centro urbano. Estas intervenciones, especialmente en las metrópolis urbanas, han marcado una nueva relación entre la ciudad y su litoral.

Aunque a nosotros, en pleno siglo XXI, nos parezca extraña la idea de que la relación entre el individuo y el litoral como sitio de ocio es bastante reciente, éste es un factor que viene alterando diversas ciudades. La verdad es que hasta la década de 1980 la relación de ocio con la costa estaba considerada solamente respecto a las ciudades de veraneo, donde la gente iba a pasar las vacaciones. Las ciudades que no eran balnearias, pero que se desarrollaban junto al agua, tuvieron durante décadas una visión únicamente funcional de su orla. El puerto actuaba como el protagonista, ocupaba casi siempre las zonas centrales, aislando la ciudad del contacto costero. Por suerte eso no ocurrió en todas las ciudades, pues se han salvado principalmente aquellas en que el litoral era marítimo y que, a pesar del desarrollo, también se consideraba como zona de baños, como es el caso de la ciudad de Río de Janeiro, por ejemplo. Pero, lo que también es cierto es que estas ciudades fueron dejando degradar sus playas por la polución y canalización de la red de sumideros hacia la costa. También han sufrido un periodo de abandono y sólo desde hace pocas décadas han ido siendo recuperadas por tratamientos de limpieza y nuevas inversiones en los sistemas de tratamiento de aguas.

Así que desde hace pocas décadas se ha empezado a reconocer el valor de estas zonas como un espacio público importante para el ocio de los ciudadanos y, además, un punto de interés capaz de atraer el turismo. Este fenómeno también comienza a ocurrir en las zonas costeras, no portuarias, cercanas al centro de la ciudad; podemos decir que es el nuevo embrión urbano. Rápidamente vemos nuevos proyectos de reformulación del frente litoral en las revistas.

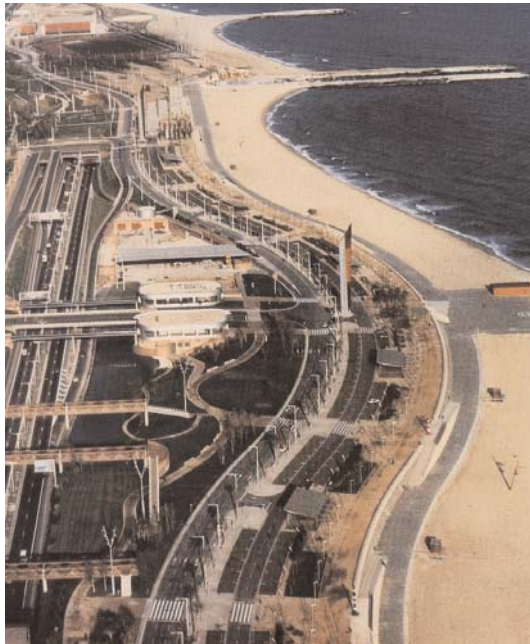


Puerto Madero - Buenos Aires  
Una de las reformas portuarias más interesantes de América Latina  
Fuente: revista Arquitectura Sur





La costa de Barcelona antes y después de 1992  
Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles



Entretanto, todavía es una incógnita cuáles son los verdaderos resultados de estas modificaciones. Tenemos que observar atentamente estos proyectos, pues seguramente ya empiezan a surgir miles de intervenciones sin que haya un prototipo de desarrollo eficaz a seguir.

El ocio en las grandes ciudades es una actividad cada vez más valorada. Un buen ejemplo a citar es el caso de Barcelona, que aprovechando los Juegos Olímpicos de 1992 ha dedicado gran parte de las inversiones hechas a cambiar su litoral, que estaba aislado de la ciudad en una gran zona abandonada y mal aprovechada. La villa olímpica de Barcelona es uno de los mejores prototipos de intervención urbanística y ha significado un gran cambio no sólo en la fachada de la ciudad, sino también un éxito respecto a la aceptación por parte de los ciudadanos y para el incremento turístico. Esta modificación de la ciudad ha significado un cambio muy importante desde el punto de vista turístico, dado que se ha visto que es posible conjugar el turismo cultural con el balneario. El espacio litoral como espacio público, por su propia configuración, es un elemento interesante pues destaca la forma del límite marcando elementos contrastados, como el agua y la ciudad. Es una frontera de demarcación entre hábitats.

Incluso en la actualidad, podemos observar el proceso inverso, es decir, cómo la zona litoral empezó a ser vista como un gran potencial dentro de la zona urbana. Está supervalorada y cada vez vemos un número mayor de actuaciones en estas áreas. Junto a todo esto, están también las presiones inmobiliarias que intentan conseguir los mejores terrenos para la construcción de grandes edificios residenciales o empresariales. Es cierto que para viabilizar la transformación de las zonas costeras hay que conseguir la inversión de varios sectores, públicos y privados, pero tenemos que evaluar cuáles son los mejores usos para el litoral, dependiendo de las características locales, y según la situación económica y cultural de cada ciudad. También es importante decidir cuál es el tipo de actitud proyectual que facilitará la ejecución del proyecto en etapas.

Además de estas cuestiones, al analizar los proyectos actuales, conviene destacar la importancia de los elementos proyectuales que definen el grado de relación entre los usuarios y el espacio público litoral, y como éste se comporta para integrarse en la forma urbana de la ciudad. No sirve un proyecto espectacular que no mantenga ejes importantes de comunicación con la ciudad, o grandes zonas verdes que no son frecuentadas por estar aisladas y originar inseguridad. Actualmente la seguridad, especialmente en América Latina, también es un atractivo.

Otro factor que promueve opiniones diversas y grandes cuestionamientos es el tipo de actuación respecto a la conservación de los rasgos naturales. También cómo establecer la transición entre el entorno natural y el artificial, respetando la escala del proyecto. Esta preocupación define algunos indicadores que garantizan la calidad del proyecto, entre los cuales destacaría el uso de materiales de construcción respetuosos con el medio ambiente, maneras de aprovechar el agua de la lluvia e integración a otros proyectos de la ciudad. En resumen, el proyecto tiene que presentar respuestas a las posturas contextual, programática y formal. En diversas bibliografías sobre ecourbanismo están presentes estas preguntas, y parece ser que existe un consenso en que el desarrollo sostenible tiene que satisfacer las necesidades presentes sin perjudicar el desarrollo futuro.

Tenemos que convertir la ciudad en un sitio que ofrezca espacios libres agradables a través de un desarrollo programable. Hay quien opina que si las urbes costeras tuviesen grandes ofertas de ocio, ésta también sería una manera de defender el litoral de veraneo. El paseo litoral puede llegar a reunir todas estas cualidades, pues incluso las ciudades que no poseen una belleza magnífica pueden transformarse en un lugar interesante a partir de las creaciones humanas.

Partiendo de las inquietudes lanzadas creo que se puede llegar a citar el paseo periférico como un elemento clave en la ordenación de la costa. Junto a los muros, zonas verdes, hitos y edificaciones, conforma la fachada del borde.

Basada en esta afirmación quisiera destacar los elementos que logran hacer reconocible el camino de borde. Es evidente la complejidad de cuestiones que rodean un proyecto como éste. Seguramente nos resultará imposible evaluar todos los aspectos, pero en este trabajo nuestra intención, en las páginas siguientes, más que hallar respuestas es sensibilizar al lector respecto a la influencia sobre el espacio de cada uno de los elementos que consideramos más relevantes en su estructura. Pensamos que si logramos exponer de forma clara los componentes que nos parecen fundamentales, ayudaremos a comprender su dinámica, facilitando así la acción de proyectar.

Actualmente existe una carrera entre las ciudades en busca de una imagen moderna y seductora en la que el principal atractivo es el espacio público. Es positivo que este tipo de competición incentive cambios necesarios en el desarrollo de la ciudad, pero primero hay que entender el funcionamiento del paseo como una estructura paralela, con sus dinámicas y estructuras, para después actuar. Y, luego, definir cómo esta estructura urbana puede relacionarse con la estructura de la ciudad para no crear un apéndice aislado que no interactúe con el medio urbano existente. Si por un lado el paseo litoral no tiene historia como espacio público, es un espacio nuevo con potencialidad para convertirse en un espacio muy atractivo, donde las ciudades puedan iniciar una nueva relación con su espacio litoral.



La puesta del sol de Porto Alegre  
Fuente: Cibele Vieira Figueira

#### EL CASO DE PORTO ALEGRE COMO EJEMPLO DE ANÁLISIS

La manera cómo está pensada la carretera junto al litoral de Porto Alegre nos hace creer que volvimos a la era industrial, cuando se consideraba el automóvil como el protagonista de la vía. En la ciudad, un espacio público tan importante como el paseo litoral tiene que dirigirse al peatón, éste debe ser la principal preocupación del proyecto. Aquí también intervienen factores externos a la arquitectura, como por ejemplo la incentivación y las condiciones del transporte público como forma de solucionar el flujo de vehículos. La distribución de las actividades y normas también defi-



nen y condicionan el uso del espacio público, estimulando o no la convivencia ciudadana.

Porto Alegre, a lo largo de los años, viene estrechando cada vez más los lazos con su paisaje natural. Algunas actuaciones gubernamentales como el tratamiento del agua o la retirada de la *favela* que se estaba extendiendo junto al margen extremo sur del área que estudiamos, han favorecido la aproximación de la población. Actualmente este área se ha incorporado y forma un referente de orgullo respecto a la belleza natural. Pero el hecho de que sea un área tan grande sin intervención la deja desprotegida de la utilización masiva que está teniendo en los últimos años. No nos olvidemos que se ha conservado, en gran parte, porque estaba olvidada. Ordenar usos, establecer zonas de actividades y dar un tratamiento urbano al lugar, ayudará a integrarla mejor a la ciudad, volviéndose un elemento cotidiano, extendiendo su uso, que actualmente es puntual, en los fines de semana. Esto también convertirá este espacio en un bien público que debe ser preservado.

El borde, junto al Centro Cultural "Usina do Gasometro", en un fin de semana cualquiera  
Fuente: Cibeles Vieira Figueira





# Los términos del análisis

## parte II



## 2.1 La imagen de la ciudad, la imagen de sus límites

### SOBRE KEVIN LYNCH

He adoptado desde un primer momento el trabajo desarrollado por Kevin Lynch como hilo conductor de mi investigación porque es un autor que se vale de forma directa del espacio vivido asociado a la referencia gráfica. Su trabajo se basa especialmente en el análisis del ambiente construido y la relación del individuo con este medio. Esta objetividad es una constante en su trabajo, y se fortalece gracias al material gráfico que siempre está presente en sus libros, sea mediante fotografías, esquemas o sus ya consagrados mapas mentales. Éste es el tipo de análisis que querría seguir, encuentro que los autores que trabajan de esta forma consiguen, con mayor eficacia, transportar el lector al lugar analizado, lo que hace posible una mejor comprensión de las cuestiones expuestas.

Kevin Lynch es un autor muy citado en los libros de urbanismo por su investigación de la ciudad, así como por los conceptos que ha desarrollado para el análisis del ambiente urbano, especialmente en su primer libro. Existe, en mí, una curiosidad por profundizar en la aplicación de estos métodos en un trabajo específico como puede ser el paseo de orla, y también, por verificar de qué forma están presentes sus métodos en el trabajo de los autores que le citan. Además me parece importante revisar lo que Kevin Lynch ha escrito, en su obra, repasando algunos puntos que puedan relacionarse con el trabajo que desarrollo sobre los bordes de agua.

Leyendo sobre la vida y la formación de este autor, he descubierto en él una personalidad interesante, un gran observador de su tiempo. Como Jane Jacobs, Christopher Alexander y otros autores de su época, discrepaba de los impactos de la filosofía moderna en las ciudades americanas y se dedicó a escribir sobre su entorno. Su trabajo se produce justo en un momento de inflexión del movimiento moderno, cuando la justificación inicial (funcionalismo, racionalismo, etc.) empieza a ceder ante otros motivos latentes: voluntad de estilo y nuevos repertorios de imagen. Cuestiona la imagen de la ciudad, que hasta entonces se daba por supuesto que estaba presidida por iconos indiscutibles relaciona-

### Analisis Kevin Lynch

Espacio vivido  
+  
Referencia Gráfica

dos con el poder (iglesias, centros de gobierno, palacios, etc.) y pasa a plantearse una cuestión abierta: ¿cuál es la imagen de la ciudad moderna? Lo sorprendente es que, hasta entonces, nadie se hubiera hecho esta pregunta de modo tan directo. Así que podríamos decir que la importancia de su trabajo proviene más bien de la oportunidad de sus observaciones que del contenido intrínseco de su trabajo.

Para conocer un poco la formación y el contexto social que han influido en este autor, nos ha parecido interesante presentar una breve biografía.

Kevin Andrew Lynch (1918-1984) empezó sus estudios de arquitectura y urbanismo en la Universidad de Yale en 1935. Por discrepar de la filosofía de la escuela abandonó la carrera en 1937, el mismo año que ingresó en la escuela fundada por el arquitecto Frank Lloyd Wright, la Taliesin Fellowship, hasta 1939. En 1947 concluye su tesis, presentada en el MIT -Massachusetts Institute of Technology-, donde posteriormente ingresa como profesor, en 1948. Además de su labor académica también prestó consultoría en urbanismo en Estados Unidos y en el extranjero. Participó en proyectos como el Boston Redevelopment y el Waterfront Park, el Riverfront de Detroit y el estudio de planos urbanos para Minneapolis, Los Angeles, San Francisco y San Diego, entre otros. En 1960, con la colaboración de Gyorgy Kepes, personaje que proviene del mundo de la psicología gestáltica, escribió su primer libro, *La imagen de la ciudad*, que es hasta hoy un referente para los urbanistas. A partir de la década de 1960 escribió otros libros, algunos en coautoría, como es el caso del segundo, en 1964, con Donald Appleyard. En todo su trabajo siempre se muestra preocupado por la temática de la percepción de la ciudad. En 1981 concluyó su último libro, *La buena forma de la ciudad*. Falleció en 1984, de forma repentina.

En su primer libro, *La imagen de la ciudad* (1960) -que es, de entre toda su obra, la publicación considerada como una referencia esencial para los estudios de percepción y conocimiento urbano-, intenta encontrar los puntos que mejor

identifican y caracterizan la ciudad desde el punto de vista del ciudadano, es decir hace un estudio antropológico urbano. Para llevarlo a cabo, experimenta mediante la observación sobre el ambiente construido desde el punto de vista del usuario, realizando diversas entrevistas a los ciudadanos de Los Angeles, Boston y Jersey City. Estas ciudades no están elegidas aleatoriamente, ha tenido el cuidado de que cada una de ellas tuviese una peculiaridad que la identificara: Boston, porque era una ciudad diversificada, con muchos rasgos distintos y difíciles de clasificar; Los Angeles, por ser una ciudad relativamente nueva; y la última, Jersey City, porque consideraba que le faltaban rasgos que la distinguieran. Estas ciudades le sirvieron para investigar el potencial morfológico y los componentes de estructuración del diseño urbano. Buscaba aportar una racionalidad científica al lenguaje de la visión, identificando los demás elementos que componen la ciudad, además de las edificaciones simbólicas. En su trabajo late una voluntad de averiguar cómo se percibe realmente la ciudad por añadidura a algunas percepciones globales que son inevitables y que ya vienen dadas.

Hay que resaltar aquí la atribución de los conceptos de la corriente Gestalt, en este primer trabajo desarrollado por Lynch, aportados especialmente por Kepes. De la influencia de esta corriente viene la preocupación del autor por los problemas relacionados con la percepción visual del espacio. Según la Gestalt, la percepción humana no es la suma de los datos sensoriales, sino que pasa por un proceso de reestructuración que se configura a partir de la información, una forma, una Gestalt, palabra que en alemán significa 'forma', 'figura' y 'configuración'. Esta corriente buscaba un retorno a la percepción ingenua, a la experiencia inmediata, no viciada por el aprendizaje, concepto que ha intentado concretar Lynch al entrevistar a los habitantes de la ciudad. A través de este experimento quiso entender la conducta de los usuarios del espacio urbano respecto al campo físico y la percepción que éstos tenían de los elementos según la configuración urbana.

El objetivo de las entrevistas era observar la imagen que los ciudadanos tenían de su ciudad (la *imaginabilidad*, según



definía Lynch), identificar qué puntos les resultaban especiales y así constatar los elementos que mejor reconocían dentro del espacio público. En entrevistas en gabinete, solicitaba que realizaran un bosquejo del plano de la ciudad, detallando itinerarios característicos. Valiéndose de sus anotaciones gráficas, basadas en estas entrevistas, como un elemento para definir la abstracción de la estructura urbana, Lynch define que la imagen ambiental se establece en tres partes: la identidad, la estructura y el significado. En su ensayo, define la *identidad* como la presencia de una entidad reconocible en el ambiente urbano; considera que la *estructura* sólo funciona cuando existe una relación espacial entre el observador y los componentes del espacio de la ciudad; y, a la capacidad de transmitir un mensaje al observador, la denomina *significado*. Para Lynch, cuando se logra que estos tres elementos se presenten de una forma clara e integrada, se da al espacio *legibilidad*, un concepto desarrollado por él. A partir del examen exhaustivo de estas entrevistas define un método para el análisis de la legibilidad de la ciudad basado en el estudio de cinco elementos urbanos: los *caminos*, los *distritos*, los *bordes*, los *hitos* y los *nodos*. Estos cinco elementos le sirven como unidades de análisis de la imagen pública, también aplicables a diversas ciudades, a través de los mapas-resúmenes, o “mapas mentales” desarrollados por él.

Estos elementos identificables en la ciudad muchas veces se mezclan en cuanto a uso y significado; por ejemplo, un camino (o senda) también puede marcar un borde, como es el caso de los paseos costeros. Por eso, el propio autor sugiere que sería interesante estudiar estos elementos por parejas. Respecto a las sendas, elemento que atañe más directamente al tema que abordo, Lynch resalta la importancia de un carácter singular, diferencial, para crear su identidad. Compara la senda a la música, dice que debe ser melódica, las características y acontecimientos que ocurren en el recorrido tienen que transmitir sensaciones dinámicas.

El punto de vista de Lynch fue innovador, al llevar al campo del urbanismo una discusión que había empezado desde el inicio del siglo respecto a la percepción ambiental. Los estudios sobre los procesos perceptivos y cognitivos impulsa-

ron los primeros trabajos de psicología ambiental como el del geógrafo Trowbridge, *On Fundamental Methods of Orientation and "Imaginary Maps"*, publicado en 1913. Este estudio se refería a la cognición ambiental a gran escala y procuraba entender las imágenes que se generan en el intento de establecer direcciones entre ciudades. En su primer libro, Lynch, apoyándose en el medio urbano construido, puso los cimientos de una línea de investigación a través de los mapas cognitivos aplicados a la psicología ambiental, una línea de investigación que ha servido de base para otros trabajos. Especialmente en las décadas de 1960 y 1970, posteriormente a su publicación, se han estudiado mucho las complejas operaciones de la memoria/pensamiento relacionadas con la resolución de problemas/mapas mentales para entender nuestra memoria espacial. El punto en el que coinciden todos estos trabajos es que la percepción, o mejor, la experiencia *in situ* y la cognición ambiental, que es la información que realizamos del sitio conocido cuando no estamos presentes, están influenciadas por nuestras experiencias pasadas y son la fuente de nuestros pensamientos futuros.

Lo que ha intentado probar Lynch es que el estudio de nuestra memoria espacial nos ayuda a la hora de elaborar intervenciones, pues permite entender de qué manera los habitantes interactúan con su entorno. Analizando el espacio podemos distinguir las áreas más o menos agradables, familiares o seguras. Este primer libro fue recibido con entusiasmo por su lectura y análisis de la ciudad, y ha influido, además de en sus posteriores trabajos, también en diversos autores dedicados al estudio urbano.

En el segundo trabajo escrito por Lynch, junto a Donald Appleyard y Meyer -*The view from the road*, 1964- los autores se valen de la carretera urbana, (o el "borde-límite", utilizando la doble definición que se puede aplicar en estos casos), por donde se desplazan como modo de experimento perceptivo. A través de este ejercicio pueden identificar las relaciones de la visión, la distancia y la velocidad respecto al objeto observado. Llegan a establecer las dimensiones y el posicionamiento más adecuado para los elementos de la carretera a través de la relación con el ángulo de visión. El

#### VELOCIDAD PERCEPCIÓN

Distintos tipos de locomoción

pasear
correr
bicicleta
coche

concepto de la “visión de conjunto”, que sobresale cuando nos movemos en coche, es uno de los puntos que hemos intentado utilizar a la hora de percibir el espacio de los paseos de orla, dado que éstos están sujetos, además de la visión del peatón, también a diversos otros puntos de vista y a una visión más genérica por tratarse de un ambiente abierto, como podría ser la visión en barco, por ejemplo.

#### INVESTIGACIONES SOBRE LA LEGIBILIDAD DE LA CIUDAD

Con el objetivo de profundizar en este tipo de metodología de investigación y posteriormente aplicarla en el trabajo aquí desarrollado, hemos estudiado exhaustivamente los libros posteriores del propio Lynch y los diversos autores que han seguido una línea de análisis que establece una continuidad con su trabajo. Los trabajos de la década de 1970 fueron los más fáciles de encontrar, en aquellos momentos se debatía mucho el urbanismo y el impacto causado por las ideas de Lynch. La investigación me ha llevado a los análisis que se han hecho junto al propio Lynch, de Meyer y Appleyard, como en el ya citado *The view from the road* (1964), como también a autores como Rossi (*La arquitectura de la ciudad*, 1962), Cullen (*Townscape*, 1971), Venturi (*Aprendiendo de Las Vegas*, 1972), Norberg-Schulz (*Existencia, espacio y arquitectura*, 1975), Rappoport (*Aspectos humanos de la forma urbana*, 1977). Al final de la década de 1970 y principio de la de 1980 he encontrado trabajos de autores que han desarrollado análisis directos de los espacios urbanos de distintas ciudades, a través de fotografías, planos y perspectivas, como el de Rob Krier (*Urban Space*, 1979), Ashihara (*El diseño de espacios exteriores*, 1981) y Ian Bentley y otros autores (*Entornos vitales*, 1985). En este camino también fue obligatoria la bibliografía sobre percepción y cognición ambiental, discurriendo por autores como Bayo Margalef (*Percepción, desarrollo cognitivo y artes visuales*, 1987), que hace un repaso por lo que se ha escrito sobre percepción y cognición, por citar al autor más significativo.

En el trabajo de Aldo Rossi, éste se vale de las ideas lanzadas por Lynch en su primer libro, pues también es un estudio que busca comprender la morfología de los sitios de la ciudad. Hace un estudio tipológico, intenta entender a través de la descripción y clasificación la estructura de la ciudad, analizando sus distintas partes, el *locus*, que considera el lugar que prevalece dentro de la historia de la ciudad y de la dinámica urbana. En su trabajo también busca relacionar el individuo y el espacio en que éste se desarrolla, ofrece un estudio antropológico-urbano con intención de comprender la ciudad.

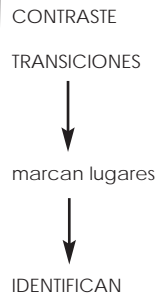
Desde el punto de vista del observador, la investigación de los aspectos visuales y de legibilidad del espacio urbano aparece, diez años después, en el trabajo de Cullen. En su análisis afirma que los lugares se observan como *serial visions*. Para cada uno de estos espacios creados, a través de material gráfico como fotografías y perspectivas axonométricas y cónicas, comprueba valores a pequeña escala, muestra cómo elementos tan distintos como las señales y los árboles también definen la legibilidad del lugar. Como Lynch, Cullen supone que la imaginabilidad, la secuencia y el recorrido son herramientas para un nuevo diseño urbano. Con diferencia de un año y también preocupado por la percepción desde el punto de vista del observador y de los pequeños elementos capaces de definir la legibilidad del lugar, aparece el libro de Venturi. Creo que lo mejor de este libro es la libertad con que analiza todo cuanto el autor ve. Observa con profundidad también la mala arquitectura, que igualmente define las características de la *calle urbana* o la *strip*, como la denominaba él. Se vale del caso de Las Vegas para percibir los diferentes aspectos de la *strip*, influenciado por los elementos externos como pueden ser su localización, el clima, el efecto en las distintas iluminaciones del día, la iluminación artificial y, especialmente en el caso de Las Vegas, la utilización de la imagen de propaganda en la definición de la visión del conjunto.

En 1972, el propio Lynch hace una nueva reflexión sobre los espacios de la ciudad en el libro titulado *De qué tiempo es este lugar*. En este trabajo resalta la importancia del entorno como un artificio educativo, refiriéndose al pasado recién-

Cullen	<u>SERIAL VISION</u> (escala íntima)
	imaginabilidad
	secuencia
	recorrido

"Las grandes ciudades son famosas por sus paseos" Kevin Lynch

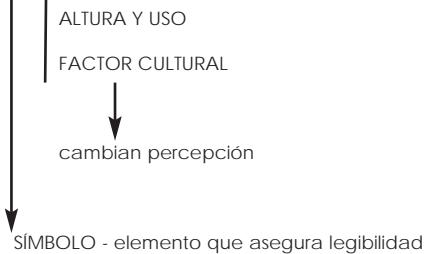
## Kevin Lynch



te del mundo cotidiano. Habla de “las consecuencias remotas de actos presentes, para crear nuevas combinaciones de actos y consecuencias”. También resalta la importancia del paseo urbano, “las grandes ciudades son famosas por sus paseos”, dice. En este texto, vuelve a hablarnos de elementos de contraste que estimulan la percepción. Como observador experimentado, presenta los diversos elementos de diferentes ciudades que las destacan o las hacen únicas. Explica que el contraste también puede ser causado por elementos puntuales que “marcan” los lugares dentro de la ciudad, e identifica la importancia de las transiciones entre los espacios, hecho que él relaciona con una necesidad social de que sea comprendido y aceptado.

De igual forma, también preocupado con el análisis de los caminos o ejes como elemento de análisis del ambiente y por buscar una visión unificada para la imagen urbana, aparece el trabajo de Norberg-Schulz, que cita especialmente a Lynch y a Heidegger para discutir el espacio existencial y el espacio arquitectónico y los diversos elementos que establece la imagen ambiental.

## Rappoport



Más crítico con el trabajo de Lynch es el trabajo de Rappoport, que a pesar de estar de acuerdo con la importancia de los mapas mentales y los esquemas cognitivos, piensa que el trabajo de Lynch es un punto de partida, pero que no puede tomarse como estructura universal. Critica la estructura de percepción cerrada establecida por Lynch: identidad, estructura y significado, especialmente el término *significado*, que es variable. Además defiende que al afirmar que la legibilidad del lugar estaría definida por estos tres componentes, Lynch se ha olvidado de los símbolos, que son los elementos que aseguran la legibilidad, citando la Torre Eiffel en París o la avenida de Copacabana en Río de Janeiro. Aquí, Rappoport vuelve a resaltar la importancia de los símbolos urbanos relacionados con el poder de construcción de entidades públicas o privadas. Decir que la imagen de la ciudad está condicionada por los símbolos es como decir que la imagen de la ciudad está condicionada por el poder, lo que es indiscutiblemente cierto pero no nos lleva muy lejos. En su libro también añade que, además de la velocidad de desplazamiento, citada por Lynch y



Appleyard, también las alturas y los usos determinan el modo de percibir el espacio. Y cuestiona el resultado de las entrevistas, puesto que cree que sólo tienen validez para el lugar donde están hechas, dado que el factor cultural influye en la percepción de los individuos.

En 1978 Lynch escribe un nuevo libro, *Planificación del sitio*, en el que demuestra su preocupación por la monotonía del diseño de las ciudades nuevas. Este libro es un repaso por todo lo escrito, los autores que hemos citado anteriormente no son nombrados en su texto, pero muchas de sus observaciones se encuentran presentes. Como si citara a Rossi, dice que además del diseño, la comprobación de la realidad es un modo de aprendizaje. Como Cullen, se dedica a examinar la ciudad a menor escala y habla de las secuencias de vistas (*serial visions*) como un factor esencial para animar el espacio e incitar a la curiosidad. Como Venturi busca observar cómo se comportan las dimensiones espaciales con la luz, respecto al color, la textura y los detalles. Como Norberg-Schulz, piensa que el ambiente diseñado es un medio de comunicación. Y de acuerdo con todos ellos y con sus propias teorías, resalta la importancia de la percepción del conjunto como elemento único para formar la identidad. A la escala del peatón, observa que es fundamental la percepción de la continuidad de los ambientes, aunque sea en detalles sutiles que se refieran indirectamente al espacio anterior. En este libro hace una referencia especial a los bordes de agua, que define como espacios que deben tener una utilización dispersa, despejada de edificaciones.

Ya en la década de 1980, Lynch escribe su último libro, *La buena forma de la ciudad* (1983). Este libro es un nuevo repaso de lo ya escrito, aquí está de acuerdo con Rappoport respecto a la inexistencia de una teoría normativa contemporánea sobre la forma de las ciudades, acredita que hasta ese momento sólo existen opiniones. En este trabajo compara el paisaje urbano con el paisaje natural, capaz de transmitir satisfacción y sensibilidad, una conexión mental. Afirma que el paisaje urbano debe ser lo bastante simple, flexible y divisible para poder ser utilizado por todos. Respecto a las zonas naturales, dice que deben conservarse por su valor simbólico, de recreo y diversión, evitando trastornos eco-

"Los lugares deberían tener una identidad de percepción clara: reorganizable, memorizable, viva, que atraiga la atención, diferenciándose de otros lugares. ... un conjunto único de las características perceptibles es una ayuda poderosa y concreta de la identidad"

Kevin Lynch

(Planificación del sitio 1980, p.198)

"El sentirse mentalmente en conexión con la naturaleza [...] es una de las satisfacciones humanas primordiales, el más profundo aspecto de la sensibilidad. El paisaje urbano transmite esta sensación, en especial si lo llegamos a entender y tenemos en él un papel funcional que representar..."

Kevin Lynch

(La buena forma de la ciudad 1985, p.185)

"El boulevard tiene una perfecta aplicación en una fachada acuática o en un gran parque, en que tanto el tráfico de paso como los usos importantes que hay a un lado de la calle pueden disfrutar del escape terrestre o acuático que hay al otro lado, mientras que la ciudad gana una fachada prestigiosa."

Kevin Lynch

(La buena forma de la ciudad 1985, p.185)

lógicos. Vuelve a hablar de la identidad como el grado de reconocimiento de una ciudad. No sólo con objetos reconocibles, sino mediante la familiaridad, a través de sistemas de signos del entorno, lo que también la hace reconocible por alguien ajeno. Observa los lugares duraderos, concluye que son sitios que guían la conducta, lo cual reduce la inseguridad y el conflicto. Según él, analizando prototipos podemos comprender fenómenos del día a día, como por ejemplo los entornos que favorecen sólo a un grupo. Asegura que la gente quiere tener acceso a todos los lugares del paisaje, a las zonas verdes, al centro y a lugares simbólicos. La buena forma urbana es vital, sensible (identificable), adecuada (conjuga forma y conducta), accesible y controlada (segura), es un lugar continuo, bien conectado, abierto al desarrollo. En un artículo publicado por Appleyard y Allan Jacobs, "Toward a new urban design manifest", de 1987, éstos concordaban plenamente con Lynch respecto a la necesidad de legibilidad de una ciudad como una "historia", y añadían que, además, la ciudad debe ser estimulante, porque las personas son indiferentes a las obviedades, pero sin ser demasiado compleja, porque se sentirían agobiadas. Volviendo al último libro de Lynch, éste se refiere al bulevar como el modelo de mayor influencia dentro de la ciudad y que, además, funciona perfectamente para una fachada litoral, confiriendo a la ciudad una imagen prestigiosa. Resalta que el litoral tiene que estar abierto a todos los usuarios. Dice, refiriéndose al diseño urbano: "Sería de inestimable valor el que pudiéramos disponer de un bien elaborado catálogo de modelos que englobara el proceso y la forma. Estos modelos y estas construcciones teóricas deben, sin embargo, ser lo bastante independientes y simples como para permitir que tenga lugar esa continua remodelación de objetivos, análisis y posibilidades que son inherentes al funcionamiento del diseño urbano" (Lynch, 1981, p. 208).

La década de 1980 fue un periodo en el cual se redujo bastante el debate respecto a todas las cuestiones citadas. Destacaría, entre muchos otros, el libro de Ashihara, que busca evaluar el espacio exterior y sus relaciones con el observador. Mediante la apreciación de casos reales busca valorizar la concepción del espacio exterior y los elementos que lo conforman, como la escala y la textura. Analiza las dimensiones que conforman el espacio exterior, las variaciones entre las relaciones entre distancias y texturas; también las características que surgen de ello, como complejidad, lumi-

nosidad, permeabilidad. Llega a algunos referentes de escala de proyectación. También me gustaría citar la tesis presentada por Rosa Barba, “L’abstracció del territori” (1987), en la que debate cómo tratar las zonas naturales significativas dentro de la ciudad. Dedicar un apartado a las zonas litorales, tema al que se dedica posteriormente en diversos artículos de revistas y publicaciones. Respecto a este tipo de espacio, afirma su importancia puesto que incentiva la relación de la persona con el medio natural, que es una forma de concienciar y educar. Habla del espacio natural como un espacio de signo naturalista. Está de acuerdo con el concepto de *paisaje*, que además del paisaje natural, también es el paisaje creado por la sucesión de intervenciones humanas en el territorio. Y, respecto a estas intervenciones busca analizarlas a dos escalas, dado que demuestra el distinto relieve que tienen las modificaciones para cada escala de intervención. Cree que la descripción es una buena forma de conocimiento, puesto que amplía la percepción de lo que se refleja en la proyectación. He encontrado que los demás trabajos producidos en estos años son más bien de revisión de los conceptos de las décadas anteriores, como es el caso del libro de Ian Bentley y otros, *Entornos vitales* (1985), que es más bien un manual práctico de urbanismo que enseña a través de proyectos existentes algunos conceptos de urbanismo, como permeabilidad, legibilidad, versatilidad, variedad. El libro contiene un capítulo dedicado a los cinco elementos urbanos establecidos por Lynch: recorridos (sendas), nodos, hitos, bordes y barrios.

Todo lo que venimos comentando tiene evidentemente mucho que ver con las investigaciones sobre psicología de la percepción del espacio, lo que nos llevaría a una evaluación prácticamente inabarcable de los cientos de trabajos relevantes sobre este tema que han aparecido en los últimos años. Una buena referencia, que sintetiza muy adecuadamente las principales ideas, también de la década de 80, con un trabajo de revisión bastante completo de los conceptos de percepción del espacio, es el libro de Bayo Margalef, que entiende la formación de la imagen a través de diferentes procesos de asimilación y conceptualización. Según este autor, necesitamos el tiempo de conexión con el espacio para después tener la capacidad de transmitir (registrar, reaccionar, vibrar, etc.) los flujos de naturalezas diversas a través de las intrincadas estructuras fisiológicas, en una progresiva especialización de los aspectos literales del

mundo visual, que opera con colores, superficies, texturas, bordes o formas. Según él los esquemas funcionan como el arte, no está preocupado en exceso por cómo es y sí por cómo se interpreta, y creo que se representa gráficamente la realidad. Acentúa la fluidez de la percepción en el ojo experimentado, el observador científico puede ser sensible a las tenues diferencias y cualidades complejas, como podría ser el catador de vino o el artista. Remite en este caso a la cuestión de la percepción selectiva o culturalmente determinada de este tipo de observador que, en el caso del arquitecto, tiene una visión direccionada al diseño, pero por otro lado tiene la oportunidad de vivenciar el proyecto urbano junto a la población, puede llegar a entender verdaderamente su funcionamiento. Refiriéndose a Gibson, recalca que las impresiones elementales del mundo visual son las de superficie y borde. Aquí nos ayuda a entender en parte la relevancia de nuestra zona de estudio, pues explica la correlación del estímulo retiniano de los márgenes, contornos o bordes, como condición necesaria para la visión de las figuras y formas. Citando a Gibson, describe que “la condición fundamental para ver el mundo visual es la existencia de una agrupación de superficies físicas que reflejan la luz y la proyectan sobre la retina”.

Berman  
|  
LEGIBILIDAD  
|  
USOS  
|  
ACTIVIDADES

La apatía en la producción teórica desde finales de la década de 1970 hasta principios de la de 1980 no se refleja solamente en este área del urbanismo, también en las diversas áreas de estudio arquitectónico. En el libro *Todo lo sólido se desvanece en el aire* (1982), Marshall Berman nos presenta la revolución social, artística y arquitectónica que se produjo en la humanidad en el periodo comprendido entre 1840 y la década de 1970. La búsqueda del mundo moderno perfecto desde puntos de vista como el político y el de la estructura social. Este periodo histórico moderno es un periodo de una producción teórica muy rica de discusiones y propuestas, donde el urbanismo y la arquitectura han estado presentes de una forma muy expresiva. La discusión sobre la ciudad, su forma y estructura fue debatida y experimentada en diversos trabajos, especialmente a partir de la década de 1950. Como se describiera en los autores citados, explica que la mayoría de los textos producidos a partir de esta década, y referidos al urbanismo, se preocupan por la estructura y morfología general de la forma urbana y que la preocupación por los elementos específicos que conforman la

estructura es una preocupación mucho más reciente, que empieza a verse a partir de la década de 1970. Para Berman, la producción hecha en las décadas de 1980 a 2000 todavía esta detenida en analizar los cambios ocurridos en las ciudades, y se basa en la comprensión de las ideas surgidas en épocas anteriores. Cita la ciudad de Brasilia como legible, pero no confortable, y lanza la pregunta sobre el porqué de este estado. Cree que mirar los elementos, usos y actividades es importante. Yo añadiría, a su ejemplo, la contrariedad de la opinión de los habitantes de algunas ciudades, por ejemplo, la ciudad de São Paulo, que no es funcional, dado que su superpoblación ha vuelto inviable la locomoción por esta ciudad, pero al mismo tiempo es aceptada por la mayoría de los que viven allí, que no la cambiarían por un sitio más tranquilo dado que les costaría no tener acceso a todas las actividades inimaginables de esta gran ciudad.

Actualmente, parece que hemos llegado a un punto muerto, tal vez debido a la creciente conciencia de la impotencia de la reflexión teórica frente al poder generalizado del mercado. Parece que todos nos preguntemos ¿de qué sirve que discutamos cómo deben ser las ciudades si no hay ninguna posibilidad realista de dirigir su desarrollo con criterios racionales? Y, el concepto más importante que ha surgido, en paralelo, es el de *sostenibilidad*, lo que abre una vía de reflexión que habrá que explorar a fondo. Pero, por ahora, nadie se atreve a decir cómo deben ser las ciudades y de ahí que Lynch parezca casi un epigono. Pienso que, ahora que ya hemos tenido tiempo de madurar, entender y observar el comportamiento de la ciudad frente a las transformaciones ocasionadas por los distintos planteamientos de actuación, y también que sus formas, usos y transformaciones no dependen únicamente de los diseñadores urbanos, debemos abrir otro periodo de reflexión, en el que dedicamos nuestro tiempo a observar las estructuras básicas que componen y dan legibilidad a la ciudad, o parte de ella. Por su escala, los elementos citados por Lynch son más accesibles de analizar en profundidad y entender su verdadera estructura.

Durante los últimos años la estructura de la ciudad y sus relaciones tanto morfológicas como sociales fueron fuertemen-

te debatidas en diversos ensayos y por distintos autores, algunos muy brillantes. Ahora creo que la preocupación debe centrarse en analizar los diversos elementos estructurales importantes que conforman y marcan la legibilidad de las distintas áreas de la ciudad. Y, en este caso, me atrae especialmente el tema de los límites de agua, en el que no se discute sobre cómo deben ser las ciudades, sino cómo se relacionan con lo que no es ciudad, considerando además que en este área la interferencia del mercado no es tan determinante.

#### LA INVESTIGACIÓN EN EL ÁREA DEL PAISAJE DE BORDE

Una vez repasados estos autores hemos buscado trabajos más actuales que se situasen dentro del ámbito del paisaje y que estuviesen presentados desde un análisis gráfico asociado a la sociología urbana. Éste fue un trabajo más gratificante, pero también más laborioso. Respecto al material que queríamos reunir sobre las zonas de borde, hemos encontrado diversos libros que analizaban zonas específicas de este tipo de espacio. En el trabajo desarrollado por dos autores españoles, López Peláez -*Bordes marítimos* (1995)- y Juan Jesús Trapero -*El paseo marítimo* (1990) y *Los paseos marítimos españoles* (1998)-, hemos encontrado suficiente material que nos ha facilitado la tarea de análisis y comparación de los distintos proyectos de la costa de España. López Peláez lleva a cabo una catalogación fotográfica exhaustiva de los diversos elementos que configuran los paseos de playas y rías españolas. No tiene la intención de establecer tipologías, selecciona intuitivamente los distintos elementos urbanos según su escala, pero presenta un material fundamental para el conocimiento del paseo español. Juan Jesús Trapero, por su perfil de arquitecto urbanista, además de académico, demuestra una mayor preocupación por catalogar la morfología de los bordes urbanos.

Existe un texto de Manuel Ribas i Piera, profesor de la Universidad Politècnica de Catalunya y amigo de Juan Jesús Trapero, que escribe sobre él, en ocasión de su muerte, para la revista *Urban*, en el verano de 2001, donde hace un

repaso por la década de 1960, época en la que ambos vivieron lo que él calificó de “maravillosa década, por lo que a cultura urbanística se refiere”, y los años que siguieron. En este artículo describe la influencia que han tenido los distintos autores que he descrito, Rossi, Rappoport, Venturi, Meyer y Appleyard y especialmente Kevin Lynch, citando especialmente tres publicaciones que, según él, dejaron perplejos a los profesores de aquellos años: *La imagen de la ciudad*, *Planificación del sitio* y *La buena forma de la ciudad*. En este mismo texto se refiere al trabajo de investigación desarrollado por Trapero en los últimos años, de cómo afronta el estudio del paisaje y del paisajismo, y la conexión de este estudio con la preocupación por la morfología del espacio urbana de los años sesenta.

Es en el primer libro de Trapero, dedicado a los bordes marítimos, donde explicita su deseo de deducir a partir de las experiencias recientes los criterios que puedan ser útiles en el proyecto y en la construcción de nuevos paseos. Analiza en estos proyectos los impactos positivos y negativos e intenta catalogar los paseos según sus situaciones respecto a la ciudad, frecuencia de uso, periodo de utilización y carácter del diseño. Llega a establecer algunas tipologías para los paseos marítimos más recientes. El segundo libro de Trapero es una continuación de la investigación iniciada en el primero, ahora utilizando la fotografía como modo de análisis gráfico esencial, también auxiliado por diversos planos, urbanísticos y de detalles constructivos. Lleva a cabo un análisis de los diversos tipos de paseos pues, según Trapero, debemos regular el uso desordenado y mantener el equilibrio natural de la costa. Él cree que el paseo es la pieza fundamental en la ordenación del litoral y se ocupa especialmente de observar el tipo de utilización demandada y su accesibilidad. Además habla del paseo marítimo en la ciudad como el espacio urbano más representativo. En tal estudio se dedica a analizar puntos fundamentales como la integración del paseo en la estructura urbana, la incidencia de la urbanización en el paseo, la relación con la edificación y el paseo marítimo como espacio público. Piensa que los usos y actividades deben ser compatibles con la tranquilidad del paseo. Para ilustrar estas ideas, entonces, nos presenta un gran levantamiento fotográfico, separando los paseos según la morfología de la costa, según las características del borde litoral, según su orientación, según su situación en el territorio, según su amplitud, según su perfil transversal,

Trapero

UNIDAD DE COMPOSICIÓN  
(legibilidad espacial)

PASEO | áreas de contemplación  
| espacios simbólicos

según si son paseos de tipo urbano o entornos naturales, según el tipo de diseño y según la disposición de los elementos. Está preocupado por obtener la legibilidad del paseo, y mencionando a los autores que hemos visto, nos señala que debe ser concebido bajo la idea de lograr una unidad de composición. Además, añade, “conviene ofrecer áreas de descanso y de contemplación así como espacios urbanos simbólicos”. En un segundo momento, se dedica a evaluar los elementos que componen el paseo, como la utilización de la vegetación y el diseño de las superficies pavimentadas, y establece algunos valores para accesos, diseño del mobiliario urbano e instalaciones y aspectos constructivos del diseño.

El tema de los bordes urbanos, sean carreteras, accidentes topográficos o bordes de agua, está apareciendo con bastante asiduidad en las últimas publicaciones, tanto en revistas como en libros; el libro de Conxita Balcells y Josepa Bru, *Al lado de* (2002) es un buen ejemplo de ello. Muchas de las grandes zonas industriales que ocupaban este tipo de espacio, de borde o límite, se están retirando de las ciudades. Qué hacer con tales espacios es un tema de preocupación actual. Nos presentan algunos ejemplos, nacionales e internacionales, de intervención urbana para los bordes de agua, como también para bordes como las carreteras y las zonas junto a las montañas. El análisis de estas zonas de límite, cuando están relacionadas con las zonas naturales, son debatidos incluso con mayor entusiasmo y preocupación. El libro propone una reflexión sobre el significado de la posición del borde, que según las autoras, puede ser interpretado de diversas maneras, pero que, esencialmente, es una región formal, marcada por elementos contrastados. Refiriéndose a los bordes de agua citan algunos proyectos interesantes como el de la Albufera de Valencia, donde el diseño del paseo busca restablecer el contacto con el ecosistema natural. Ponen como ejemplo la intervención hecha en el río Gállego, en Zuera, que busca relacionar sus márgenes con el tramo urbano, proponiendo nuevos usos y conexiones y buscando adaptarse al ciclo del agua, en lo que denominan “espacios esponjosos”. Otro proyecto interesante es el del parque fluvial del río Guadalupe, que pretende recuperar la orilla del río para la ciudad.

Al lado de

BORDE

región formal

elementos contrastados



El trabajo publicado más recientemente y que se aproxima bastante al estudio de tipologías del litoral que analizo es *Les formes urbanes del litoral català*, publicado por la UPC en el año 2003. El libro es una bonita recopilación del trabajo desarrollado por alumnos de la carrera de arquitectura de diferentes años, que desarrollaron un trabajo de investigación sobre la costa catalana. Se utilizan los mapas mentales como método de aprendizaje, realizan la observación del lugar desde diferentes puntos de vista, desde el conocimiento previo hasta el dibujo *in loco* y posteriormente, de secciones a la misma escala, para percibir los distintos espacios que se crean.

Además de las publicaciones también podemos encontrar varios programas de estudio relacionados con el tema de los bordes de agua. Investigando sobre esta cuestión, hemos encontrado varios cursos relacionados con el tema, incluso en el propio MIT, instituto en el que trabajaba Lynch. Siguiendo la pista de los autores que pudiesen estar relacionados con el trabajo de Lynch y averiguando en el MIT sobre las investigaciones o trabajos relacionados, hemos descubierto que desde el año 1988 existe el Kevin Lynch Award, premio concedido por este instituto. Se convoca cada año y está dirigido a los profesionales, no solamente urbanistas, busca premiar las contribuciones de los que promueven la integración de la gente en el medio urbano. Entre los galardonados he encontrado profesionales tan diversos como el antropólogo Eric Wolf (1989), el sociólogo Manuel Castells (2001), el especialista en pirotecnia y arquitectura efímera Barnaby Evans (2003) y el profesor y urbanista norteamericano Allan Jacobs (1999).

Siguiendo por este camino hemos llegado a un autor que reúne las cualidades de análisis que nos gustaría seguir y que nos ha servido como referencia. El libro *Grandes calles* (1993) de Allan Jacobs está muy relacionado con el trabajo desarrollado por Lynch, y esto se puede entender dado que el autor ha escrito un libro con Donald Appleyard (*Toward a new urban design manifest*, 1974), autor que en su momento también compartió autoría con Lynch (*The view from the road*, 1964). Allan Jacobs es catedrático y director de Planificación Urbana y Regional de la Universidad de California, Berkeley. Además es un autor que reúne cualidades de profesional investigador del diseño urbano y de artista plástico,

Les Formes Urbanes

MAPAS MENTALES

lo que da un valor especial a su análisis gráfico. También ha trabajado en proyectos urbanos interesantes como el *waterfront* de San Francisco y ha trabajado como consultor para el planeamiento urbano de Curitiba, Brasil. Pero el punto de mayor interés para mí es que, como Lynch, su trabajo parte de la observación directa de la forma.

En su libro *Grandes calles* Jacobs trata de uno de los elementos capaces de caracterizar el entorno urbano, definido por Lynch: los caminos o calles. En su trabajo conjuga la sociología urbana con los efectos prácticos del diseño de las calles. Escribe un capítulo especialmente interesante donde trabaja la figura-fondo, de diversas ciudades, dentro de un área de 1.600 x 1.600 m aproximadamente, siempre a la misma escala, hecho que facilita que el lector tenga una percepción del conjunto, siguiendo uno de los principios básicos de la Gestalt, que tanto ha influido en Lynch. A través de ilustraciones compara el Passeig de Gràcia de Barcelona y los Campos Eliseos de París para demostrar como calles de medidas similares pueden tener una fuerza y un esplendor distintos. Utilizando esta metodología compara las secciones, a la misma escala, de las distintas calles, observando distancias, altura de edificaciones y vegetación, como también el efecto del conjunto a través de la perspectiva. Utiliza todos estos elementos, junto con su percepción personal del lugar, para intentar comprender por qué algunos sitios son más humanizados que otros.

El tipo de análisis que desarrolla nos ha servido como orientación, se aproxima a los valores del trabajo que hemos desarrollado. Sirve como directriz y, además, algunas de sus observaciones y conclusiones sirven también para el espacio de borde que estamos investigando. Al referirse a las medidas para la distancia entre árboles y para establecer los efectos causados por las diferentes distancias entre edificaciones, entre otros ejemplos, llega a conclusiones útiles que también podemos relacionar con nuestro objeto de estudio y, así, sacar conclusiones propias. El libro también posee un apartado que trata las cuestiones de las distintas escalas de análisis, con observaciones desde un punto de vista más detallado, observando el efecto que tienen en las calles los distintos materiales, las aberturas, etc. Llega incluso a comparar el comportamiento de los diferentes elementos de la calle por la noche y durante el día.

El estudio de Jacobs también aborda aspectos muy actuales como la seguridad física, desde el punto de vista de la relación entre los usos y hasta los elementos que ayudan a prevenir la acción de ladrones y asaltantes. Estos puntos son muy importantes también en los bordes de agua, especialmente la relación entre usos, dado que casi siempre discurren junto a una vía para coches relativamente rápida, conjugada con las distintas demandas de usuarios como peatones, niños, ciclistas y patinadores, entre otros, que exigen carriles especiales. Respecto a la seguridad, identifica como el uso de la “luz suficiente” y los espacios abiertos alcanzados por la utilización de determinados tipos de árboles, como los de hoja caduca, permiten que los rayos de sol penetren en el espacio transmitiendo mayor seguridad. Básicamente habla de que no se debe cambiar la esencia de las calles para intentar evitar a los marginados de la sociedad, sino buscar alternativas para mantener la comodidad. Hace referencia a que la acción de andar con comodidad no es una medida exacta como la aplicada para los coches, no se puede determinar cuántos carriles y qué anchura deben tener. Busca entender la magia de las buenas calles, o “grandes calles”, como las califica él. Estudia también las grandes calles que perdieron su esplendor, tratando de averiguar el porqué. Fundamentalmente intenta establecer y explicar los elementos clave que hacen posible lograr una buena calle.

En un apartado en el que trata de la topografía y las características naturales de las calles hace una referencia especial a los bordes de agua, que por el hecho de establecerse en forma de banda lineal determinan también los modelos de desarrollo de la configuración urbana directamente ligada a ellos. Y, en este sentido, compara los bordes de agua con las autopistas, que están marcadas por los contrastes de su configuración. Al final del libro transmite una cierta resignación a la incertidumbre en la ciencia del diseño urbano, dice que no es exacta, que nos permite conocerla, intuir la, pero jamás establecer reglas fijas aplicables a los espacios determinados. Según sus propias palabras, “el diseño de calles, como cualquier otra actividad creativa, siempre requiere un cierto salto al vacío, un punto en el que es necesario avanzar de lo conocido a lo deseado, sin tener claro a dónde llevará”.

#### Allan Jacobs

SECCIONES A MISMA ESCALA  
permiten comparar proyectos

PERSPECTIVA  
evaluar conjunto

¿Por qué algunos sitios son  
más humanizados que otros?

Jacobs está bastante comprometido con la temática urbana y también la cuestión del bulevar en el contexto actual. En 2003 publicó el libro *The boulevard book history. Evolution, design of multiway boulevard* publicado por el MIT. El hecho de que este autor se dedique a estudiar el *camino*, uno de los cinco elementos establecidos por Lynch y que, en este trabajo, nuestra intención es analizar el elemento *borde*, aliado al hecho de que estos dos elementos en las zonas límites se mezclan en uso y significado, puede constituir un vínculo interesante de relación.

## CONCLUSIÓN

El estudio de todos estos autores nos ha servido para comprender la complejidad de los elementos que componen un espacio tan complejo como el paseo de borde, como también las distintas miradas que requiere este tipo de ambiente. Tener conciencia de ello ayuda a establecer distintos modos de percepción, en busca del reconocimiento de la identidad del paseo, preparando nuestra mirada de observador científico. A la hora de observar un determinado paseo buscaremos orientar la visión para percibir el conjunto verificando cuáles son los elementos que contribuyen a la formación de la visión de unidad. También cuáles son las actividades establecidas por la forma y los espacios que conducen la conducta, verificar las actividades que se establecen en los distintos horarios y cómo la iluminación influye en estos usos. Para esto, en la investigación, hemos optado por trabajar con el mayor número de casos posible, una variedad que nos permitiera la comparación de los casos. Como hemos comentado, encontramos en los trabajos de Trapero y López Peláez una gran catalogación fotográfica, que junto al material de revistas y el material que almacenamos de las visitas *in situ*, conforman una base de datos rica en informaciones. Dentro del presupuesto del que disponíamos, hemos intentado vivenciar los lugares que consideramos más significativos. El ideal sería haber podido promover entrevistas, como hizo Lynch, para interactuar con la población y verificar cómo percibe el espacio específico del borde dentro de sus ciudades, pero por razones prácticas no nos ha sido posible. De cualquier forma, además de vivir

y vivenciar la ciudad de Barcelona, tanto en mi caso, como en el del tutor de la tesis, ambos provenimos de ciudades costeras, lo que nos ha sensibilizado de forma directa respecto al tema y ha aportado la posibilidad de establecer más fácilmente los distintos factores que nos gustaría que estuviesen presentes en este trabajo.

A continuación, en los apartados siguientes de este capítulo, buscaremos revisar algunos de los conceptos y relaciones presentes en los trabajos de los autores citados, sólo que ahora aplicados de forma directa respecto a la zona de la costa. La intención de tal revisión de estos conceptos es establecer qué elementos definiríamos como esenciales en la conformación de este tipo de espacio y, así, poder analizarlos separadamente, como luego veremos en el capítulo 3. Esta pequeña revisión de valores y conceptos permitirá que antes de verificar los elementos, podamos observarlos desde los diversos puntos de vista presentados por los autores analizados, facilitando nuestra búsqueda por entender cómo se compone la legibilidad de este tipo de espacio.

## 2.2 Análisis visual

Para estudiar la relación entre las actividades, la morfología y la estructura básica del área litoral respecto a la ciudad, cómo se comporta ésta y la forma urbana junto a la franja litoral crearemos varios mapas esquemáticos, que aparecerán a lo largo del trabajo, en los que a través de un lenguaje propio intentaremos comprender la estructura junto al borde. Este proceso se basa en el análisis de distintos casos, siempre con el objetivo de entender la estructura a través de esquemas simbólicos que permitan llegar a extraer conclusiones futuras. En estos mapas nuestra intención es formalizar la percepción del espacio urbano, obtenida al recorrer un ambiente urbano específico: el paseo litoral.

En el análisis comentado valoramos especialmente, como elemento de percepción, la gran escala: la sectorización, los usos, los elementos de vegetación y la estructura viaria. Buscando establecer métodos de análisis, partimos de conceptos teóricos a partir de los cuales comprobamos los distintos métodos del “comprender utilizando el dibujo”. Estudiamos la historia de la representación gráfica (desde el punto de vista de la percepción del entorno) como punto de partida teórico para establecer un punto de percepción propio. Partiendo de esta base teórica, construimos métodos propios de comprensión y lectura del espacio a través del dibujo.

Recurrimos a los mapas esquemáticos como instrumentos expresivos, utilizando el borde como un recorrido que hay que reconocer a través de su estructura y sus símbolos (signos, imágenes), que nos servirán de instrumento de análisis. Siguiendo los conceptos de la semiótica, la intención es establecer un modo de expresión que nos sirva para conocer las transformaciones del territorio metropolitano.

Para llevar a cabo una propuesta de análisis que sirva de guía básica de los distintos proyectos y teniendo en cuenta la unidad de todo el conjunto, utilizamos distintos métodos de análisis, ordenados en fichas, en las cuales consta una serie de cuestiones con el fin de establecer y catalogar de forma clara los puntos formales y funcionales de los paseos. El tema abordado es muy estimulante y posee distintos elementos a observar; por eso, dependiendo de las caracterís-

ticas de cada paseo, podemos utilizar varios métodos. Estos métodos de análisis, que fueron surgiendo a lo largo de la realización de la tesis, están pensados para desarrollar la comprensión de la costa, uniendo los conceptos de visión, percepción y análisis como métodos de aprendizaje. Así que el punto de partida fue también dividir el método de observación de los paseos en tres momentos distintos: la visión, la percepción y el análisis. Para facilitar la comprensión del significado que tienen estos términos en este trabajo los hemos denominado respectivamente: *percepción directa*, *percepción por representación* y *análisis conceptual*. Más adelante explicaremos con mayor detalle estos conceptos. Para la mejor comprensión de cada uno de estos puntos de análisis, hemos recurrido a la obra de autores que nos ayudaron a definir cada etapa y seguimos algunos de los métodos propuestos por ellos.

En lo que se refiere a la percepción directa, nos valemos de dos autores que han hecho trabajos visuales sobre la costa española. Uno es Luis López Peláez (1995), que efectuar un recorrido fotográfico por los paseos litorales, siempre facilitando una visión aérea y otra de los espacios significativos. El otro autor es Juan Jesús Trapero (1990), que además de una labor similar a la de Peláez, se arriesga a catalogar y ordenar los elementos más característicos.

En cuanto a la percepción por representación, hemos partido del concepto de la cuarta dimensión de Bruno Zevi (1948), buscando vivenciar el proyecto que pretendemos analizar, moviéndonos por él, estudiando sus sucesivos puntos de vista para intentar entender lo que comunica. Dentro de este ámbito, también está presente el campo psicológico, que nos lleva al estudio comparativo de la percepción del espacio cultural y visual. Diversos autores nos hablan de la diferencia que hay entre la percepción desde el punto de vista cultural, de la experiencia previa de lo vivido, y visual.

Destacamos, en el campo de la percepción desde el punto de vista psicológico, el trabajo de Bayo Magalef (1987), que parte de las nociones de J.J. Gibson (1950) y que ha servido para entender los distintos sentidos que desarrollamos

a partir de lo visible. Según Bayo, que analiza el trabajo de Gibson, éste nos ofrece una rica y estructurada descripción del mundo visual, lo que nos obliga a tener en cuenta tanto los aspectos literales, sustanciales y geográficos del ambiente (como puede ser el color, la textura, la forma o la profundidad, etc.) como los aspectos selectivos o significativos que permiten, a la actividad perceptual, la captación de objetos propiamente dichos. A través de la percepción es posible confirmar hipótesis, descubrimientos, más que invenciones. Gibson trabaja con diversos conceptos y establece distintos términos con el objetivo de explicitar los varios puntos de la percepción. Por ejemplo, denomina *mundo visual* al escenario familiar de nuestra vida cotidiana en el que nuestra percepción es selectiva, explica que para hacer posible la percepción literal es necesario definir la noción de campo visual. Entre estos conceptos, hallamos otros varios conceptos de percepción que son avalados por Bayo.

Para la comprensión del conjunto, dentro del área del análisis conceptual urbano, utilizamos básicamente los conceptos desarrollados por tres autores: Kevin Lynch (1960), Yoshinobu Ashihara (1981) y Maria Elaine Kohlsdorf (1996). El trabajo de Lynch y Kohlsdorf nos ha ayudado a establecer esquemas de análisis de la ciudad, buscando su legibilidad a través del reconocimiento de sus elementos más evidentes. El trabajo de Ashihara es más arriesgado, pero no por ello menos válido: intenta definir parámetros y reglas generales para los espacios exteriores partiendo de sus análisis desde distintas escalas. Concreta puntos como dimensiones y escala de texturas.

Existe un libro muy interesante y actual que creemos que es oportuno citar entre las referencias bibliográficas de este apartado. A pesar de que no aparece de manera directa en este trabajo, nos ha ayudado a comprender la complejidad del acto de observación de la ciudad. Lo citamos porque el tipo de descripción que estamos proponiendo nos llevará a un tipo de reconocimiento del espacio como el que propone el italiano Francesco Careri en su libro *El andar como práctica estética* (2002). En esta obra nos habla de la formalización del espacio ciudadano bajo la forma de mapas de influencia basados en el recorrido que se pretende estudiar. Utiliza el camino como signo y resuelve la repre-



sentación del recorrido por medio de imágenes y textos gráficos que atestiguan la experiencia del andar. Es una buena referencia puesto que éstos son problemas habituales que surgen en el análisis de la ciudad, o en parte de ella, dado que la escala es relativa al todo, a las otras partes y al tamaño humano. Al hablar de la escala urbana, estamos abarcando diferentes contextos determinados por la escala de observación, el análisis propuesto que, puede estar al nivel de la ciudad, del barrio, o de las dimensiones de la calle, que están basadas en las dimensiones del cuerpo humano. Nos dice que, además de la escala que determina la relación entre la forma y el espacio, también es posible identificar, en el recorrido propuesto, los distintos planos que definen y dan continuidad al espacio. Esta continuidad también debe ser percibida según distintas escalas para que sea posible reconocerla desde el plano hasta el espacio, percibiendo las tres dimensiones que forman su dominio.

El ejercicio que expondremos en el apartado sobre percepción y escala está basado en muchos de los ejercicios y conceptos desarrollados por los autores mencionados. Está claro que actualmente también hay diversos recursos de percepción, entre ellos la imagen digital, como por ejemplo la lectura a través de la pixelización y otros recursos, que hemos utilizado para enriquecer este estudio urbano. La gran dificultad que surge en este tipo de trabajo de investigación que proponemos es hallar un método de análisis propio que permita identificar fácilmente los elementos descritos por los autores citados y que, además, pueda ayudar en el desarrollo de esquemas que permitan extraer conclusiones propias y cuestionamientos para la identificación de este tipo de espacio. Por eso el proceso perceptivo ha obedecido a sus ciclos, dado que es una actividad de exploración que requiere tiempo.

Este tipo de investigación exige diversas actitudes como, por ejemplo, el estudio tridimensional que permite observar elementos como la textura, la disposición geométrica, los límites de zonas y los conectores, etc. Pero para el nivel de estudio que pretendemos es necesario un método que permita la explicitud de las distintas escalas urbanas y las diferencias de escalas del proyecto arquitectónico para viabilizar la comparación. Son necesarios varios ejercicios que per-

mitan comprender el sistema espacial, cómo se establecen las relaciones espaciales, las escalas y jerarquías. También cuáles son los diferentes elementos y grados que se establecen en las diferentes escalas y como se constituyen los aspectos básicos de la estructura, como el aspecto morfológico, el funcional y el semiológico. En el tipo de investigación que planteamos es obligatorio moverse por estos tres campos:

El morfológico, que es el que establece el orden material de la forma urbana, la disposición y las relaciones de los elementos en el espacio y sus características constructivas como dimensión y forma.

La configuración funcional, que expresa los procesos y las actividades que aparecen en el medio urbano y definen su modo de operar dentro de la ciudad como sistema. Define cuáles son los sistemas funcionales que condicionan los patrones de actividades.

El semiológico, que potencia la experiencia subjetiva del que vive y se relaciona con la ciudad, haciendo más identificables y significantes los espacios urbanos.

Como veremos en el próximo apartado, para el ejercicio de percepción y escala nos hemos situado en el campo morfológico, pero, aunque hayamos acotado este campo, debemos tener claros los distintos niveles de abordaje para el análisis visual, como habíamos dicho. Participan del proceso de análisis visual tres niveles distintos:

- La *percepción directa*, que es operativa y sirve de instrumento de registro, como es caso del registro fotográfico.
- La *percepción por representación*, que es el análisis del material fotográfico, los distintos planos, la implantación.

Permite percibir el espacio visual y el cultural.

- El *análisis conceptual*, que es cuando intentamos ordenar este material gráfico según criterios que nos permitan compararlo con otros. Según criterios o categorías que permitan esquematizar, crear una síntesis conceptual e icónica dentro de un proceso de significación.

En la descripción de un análisis no aparecerán necesariamente todos los niveles de observación y descripción, pero siempre ha habido un análisis general que ha facilitado la comprensión del todo y que ha determinado el enfoque. Saber reconocer cuáles son los puntos que funcionan en un determinado paseo pasa por el análisis previo general, que permite evaluar los distintos niveles de influencia de cada uno de los puntos evaluados. A lo largo del trabajo se perciben las distintas miradas que hemos establecido, según la perspectiva que pretendíamos destacar del paseo.

## 2.3 Percepción y escala

En el intento de comprender mejor los conceptos de *percepción* y *escala*, referidos a este tipo de área específica, realizamos un ejercicio de observación mediante fotografías desde un punto fijo a distintas distancias (dimensión global) y posteriormente una nueva evaluación desde otros puntos de vista, utilizando también, en este segundo momento, la observación de planos urbanísticos y arquitectónicos (dimensión local). Tal ejercicio ayuda a comprender los distintos niveles de análisis y puede ser aplicado a cualquier otro tipo de zona urbana o espacio público, aunque funciona mejor en las zonas costeras, dado que son espacios abiertos que facilitan la visión del conjunto, además de las partes.

El ejercicio propuesto busca comprender los diversos factores que conforman este tipo de espacio. Podremos ver cómo se comportan, a distintas escalas, los elementos urbanísticos como edificaciones, composición de planos, relieves y texturas, cómo se establece la jerarquía visual, etc. Este tipo de espacio, la zona de orla o paseo litoral, es interesante para el análisis pues no sigue reglas estrictas y su limitación física, entre el agua y la malla urbana, es en general un espacio amplio, lo que permite una realización formal abierta. El ejercicio también tiene la intención de educar el ojo del observador urbano, valorando al observador consciente que sepa percibir el comportamiento de los espacios de la ciudad.

En esta pequeña exposición del problema ya surgen algunos de los elementos clave de este estudio: identificar el significado de la realización formal de cada una de las partes que componen el paseo y descubrir cuáles son las escalas de relación y las dimensiones que conforman el todo. La percepción de la arquitectura, como la percepción urbanística, viene determinada por la dimensión, la proporción y la escala. El ejercicio que ejemplificaremos, a pesar de ser bastante específico, resulta muy útil dentro del trabajo de investigación desarrollado más adelante; nos servirá para enfrentarnos a los problemas que el análisis general supone, porque permite examinar los elementos y los modos de asociación que constituyen esta estructura urbana específica y cómo está organizada según sus configuraciones y tipos. El objetivo de este proceso de análisis es clasificar modelos que representen la realidad, estableciendo un lenguaje icónico que permita clasificar, definiendo propiedades y categorías. Representa las propiedades físicas de la forma, su

identidad y su distribución en el espacio a través de representaciones y configuraciones básicas explicitadas en esquemas. Por medio de estos sistemas de configuraciones, se intenta reconocer la organización de diferentes esquemas o tipos básicos, explicitándolos por medios gráficos de modo que representen simplificadaamente las propiedades de la realidad observada. Respecto a la ciudad, establece los elementos estructurales que conforman esta organización singular, y permite verificar cómo ésta mantiene un patrón de agregación y conexión con la malla urbana, relacionando los diversos espacios y las diversas escalas.

La intención final es poder comparar las distintas soluciones estudiadas para estas áreas determinadas. Para conocer y comprender mejor el espacio litoral respecto a su comportamiento en cuanto a la escala, las proporciones y los materiales hemos llevado a cabo un ejercicio base. Este ejercicio consiste en observar un proyecto costero detalladamente, registrándolo mediante fotografías hechas a distintas distancias. Tiene como objetivo comparar cómo se percibe el espacio, en un análisis previo al expresado por los planos. Dentro del conjunto se seleccionan tres elementos puntuales de distintas dimensiones y distintos materiales para analizarlos de forma específica. Según la proximidad, se van puntualizando las sensaciones y la percepción del conjunto, siempre relacionado con la escala humana.

#### EJERCICIO PRÁCTICO

Aquí ejemplificaremos el ejercicio utilizando la costa de Barcelona, presentando un conjunto de fotografías y exponiendo cuáles fueron las observaciones apuntadas. Elegimos la playa de la Nova Icària donde están presentes diversos elementos urbanos y arquitectónicos, también distintos planos y materiales. Las fotografías de la serie están marcadas cada 50 metros y la distancia máxima es de 450 metros, hasta llegar a la proximidad del detalle. En este trabajo, las fotos que mostramos parten de una distancia mínima de 200 metros.



Foto a 200 metros



Foto a 250 metros



Foto a 300 metros



Foto a 350 metros



Foto a 400 metros



Foto a 450 metros



Los elementos elegidos fueron determinados al principio, según su escala dentro del contexto urbano. Uno es el elemento de marcación de acceso a las playas, que tiene una altura aproximada de 20 metros; lo llamaremos marco visual, siguiendo la definición de Lynch. El segundo elemento es uno de los chiringuitos típicos y el tercer elemento son los bancos junto al plano elevado, que forman una línea muy fuerte de marcación, desde el punto de vista del observador, en el recorrido. Estos elementos, bastante diferenciados dentro del ambiente urbano, permitirán evaluar su sentido icónico y cultural, y también poner en relieve las diferentes estructuras que representan dentro del punto de vista propuesto. Posteriormente podremos comparar cómo se comportan en el recorrido.



Este tipo de análisis permite percibir las distintas jerarquías visuales marcadas por estos elementos, cómo cambian a medida que nos aproximamos a ellas y cómo algunos elementos que poseen una gran fuerza visual respecto a la conexión con la ciudad pueden perderla respecto al paseo litoral. Éste es el caso, por ejemplo, del marco visual; si lo observamos en el conjunto, desde todas las distancias siempre es un punto referencial importante, incluso como conexión con el barrio, pero al movernos por el paseo marítimo éste pierde importancia dado que el foco visual principal es el mar y el espacio del paseo está bastante aislado de la ciudad por la vegetación. Por otro lado, nos ha sorprendido la fuerza visual del chiringuito de playa desde la distancia, por esto lo hemos seleccionado como elemento de análisis. Por mi vivencia en la ciudad de Barcelona, sé que los chiringuitos de playa participan del paseo como un elemento secundario, están hechos de materiales y formas muy simples y no están presentes durante el paisaje en invierno, cuando los desarmarían y los sacan. Tal vez aquí intervenga el concepto del observador consciente que observa desde su punto de vista cultural. Pero la verdad es que ganan mucha fuerza cuando se observan desde lejos, en especial por el color rojizo, que hace que destaquen del contexto que, de forma general, tiene un color gris.



Las diferentes vistas desde el punto de vista del observador. Podemos ver cómo cambian de importancia los elementos en relación a las vistas globales.

Fuente: Cibele Vieira Figueira

Podemos ver cómo, de forma intencionada o no, en el proyecto está marcado fuertemente el plano horizontal, y éste se percibe dividido en dos niveles. Desde el mar hacia la playa están muy bien marcadas las dos líneas. Una, la del pro-

pio litoral y la otra, formada por el paseo elevado. Podríamos incluso decir que hay un tercer plano, conformado por la zona verde que marca la vegetación. La sensación sutil de aislamiento de la malla urbana dada por la vegetación, para el observador que realiza el recorrido del paseo, resulta muy evidente desde el punto de vista de las fotografías seleccionadas. Los colores y materiales utilizados en esta composición también se comportan de manera muy distinta según la posición en que nos encontramos. Todos los matices percibidos desde el nivel inferior del paseo, desde lejos aparentan una gran plataforma gris, sólo se perciben detalles a partir de los 300 metros. Al aproximarnos podemos ver las rampas y escaleras construidas en hormigón y que poseen barandilla, pero desde lejos ni siquiera se perciben estas diferencias.

Respecto al tercer elemento, que como ya hemos dicho son los bancos que acompañan y sirven de protección del paseo elevado, aparentemente no son perceptibles desde lejos, pero su conjunto refuerza la línea horizontal del plano del paseo. El propio hecho de que estén elevados del paseo 40 cm ayuda a marcar la línea horizontal. Los matices de materiales apenas empiezan a tomar fuerza cuando nos aproximamos a distancias inferiores a los 300 metros. Y, sólo realmente a los 200 metros podremos percibir sus matices, bordes y relieves.

Este ejercicio también permite la comparación directa entre las distancias, lo que ayuda en la percepción del cambio del espacio producido. A la máxima distancia, 450 metros en este caso, tenemos mayor percepción del conjunto, achatamos la imagen y percibimos menos las distancias entre los elementos. Prevalece la imagen del perfil de la ciudad y una mirada más superficial. Al aproximarnos a los 200 metros, ya estamos más atentos a los matices que se producen. La visión se estrecha y nos induce a mirar detalles, como los distintos tipos de vegetación, las farolas presentes en el paseo, la señalización, antes imperceptible y que ahora surge como un elemento más. El marco visual pierde bastante fuerza, pues a medida que nos aproximamos, lo vemos desde un ángulo que disminuye su altura y lo inserta en el contexto urbano. Se pierden elementos fuertes que marcaban los ejes de llegada a la ciudad por la costa. A los 200



metros tenemos un campo visual distinto, que por un lado nos permite verificar muchos detalles más, pero por otro nos restringe a un campo visual de observación por manzana (o cuadra), perdiendo la visión de la ciudad. El ejercicio sigue hasta la proximidad del detalle, cuando de verdad se distinguen materiales y se percibe cómo se comportan según la luz, el distinto punto de vista de análisis y cómo se han resuelto los detalles del proyecto.

Creemos que este tipo de ejercicio expresa varios temas que rodean la problemática proyectual de la percepción para este tipo de espacio. Podemos observar cómo los problemas de dimensión local están más conectados a la estructura morfológica, la configuración y el uso del suelo. Y que, cuando pasamos a una visión general, a una dimensión global del espacio, percibimos la identidad del conjunto, su estructura básica de funcionamiento, su legibilidad. Antes de buscar soluciones al problema práctico, como es el caso del paseo litoral, la búsqueda de soluciones para el problema teórico aporta la noción del ciclo perceptivo, es decir, el hecho de que la percepción es una actividad exploratoria, que requiere tiempo y es dirigida por esquemas. Pero tampoco conviene confundir la visión del espacio, o mejor dicho, la visión de lo que éste contiene, con la visión de símbolos. No es lo mismo *representación* que *simbolización*, como nos dice Gibson. Antes de llegar a los esquemas debe tenerse en cuenta el mundo visual literal, es decir el mundo constituido por una combinación de impresiones de color y de espacio. Según una observación consciente, se puede llegar a una progresiva especialización en aspectos literales del mundo visual que opera en los colores, superficies, texturas, bordes o formas, que se va haciendo de modo que cada vez sean más reconocibles en lo familiar y útil.

Hemos podido verificar, pues, cómo la percepción cambia a diferentes escalas. La atención despertada por el espacio es subjetiva según la posición del observador y según el posicionamiento de los elementos en el espacio. La escala de percepción funciona, en un área abierta como los paseos, más en relación con la posición del observador respecto al paisaje, que en función de la volumétrica de los elementos, a no ser, claro, que estas dimensiones destaquen por su exceso, algo no deseable en este tipo de ambiente. Lo que sí podemos afirmar es que existen distintos niveles de

percepción que no cambian según la escala, y que obedecen a jerarquías, como podría ser la predominancia de los colores sobre las texturas. Pero, esto tampoco se puede establecer como una regla general, dado que se puede jugar con las jerarquías perceptivas, por ejemplo creando texturas que se perciben como elemento a distancia, o pequeños volúmenes que destacan por su color. La percepción, sea del conjunto, sea de los elementos específicos, no obedece a reglas “cerradas”; permite al profesional experimentado, que las entiende y reconoce, jugar con la forma del espacio, creando espacios diferenciados y sorprendentes que varían según el punto de vista del observador.

## 2.4 Características Morfológicas

En este apartado trabajaremos con la idea de que la identidad del espacio esta ligada a la morfología espacial, y a su reconocimiento dentro del ámbito urbano. En este caso, podemos afirmar que, el paseo es un elemento fácilmente reconocible, pero esto no quiere decir que no pueda asumir distintas características que le otorguen distintos significados como espacio. El mismo ocurre con las plazas, que son elementos fácilmente identificables en el contexto urbano, especialmente por su situación de contraste dentro de la malla urbana, pero es su forma la que le da una identidad, como podemos observar en el siguiente texto: (...) *la plaza es una excepción importante que desempeña en el tejido un papel monumental debido a la dimensión simbólica que se le reconoce colectivamente. En efecto, la plaza es un lugar identificado socialmente: todo el mundo sabe reconocer una plaza, existe una convención que pone en relación una cierta configuración espacial y una denominación. Y, en primera instancia, esta convención no se basa en el uso – las actividades, los comercios o los equipamientos – sino en la forma urbana: la plaza se identifica sin ambigüedades por su diferenciación con el tejido de sus alrededores. Solamente en los discursos urbanísticos recientes se intenta hacer coincidir, a cualquier precio, esta particularidad espacial de la plaza con un valor de centralidad, de animación, de polo comercial o cultural. Los ciudadanos saben muy bien que hay plazas vacías, plazas sin comercios, plazas tranquilas, plazas agradables en verano y demasiado ventosas en invierno, plazas un poco tristes en otoño cuando llueve o plazas donde apetece pasear por la tarde cuando hace buen tiempo. Pero este conocimiento de la plaza como tal – no confundir la plaza con un cruce cualquiera, ni con cualquier enlosado adornado con dos maceteros de flores y un farol – se acomoda a una gran variedad de configuraciones concretas. (...)*

Configuraciones estas que de manera similar se denotan en el paseo de orla, que pueden hacer del espacio un lugar de paso o un espacio que se asemeja a una poesía romántica que nos proporciona vistas sobre la ciudad y sobre el paisaje natural. En el libro de Panerai y Mangin podemos encontrar diversas pistas sobre la complejidad de elementos que configuran los espacios urbanos. Tratando de elementos singulares como los bulevares, que en muchos aspectos se asemeja al paseo de orla, alertan: (...) *Decidir hoy la creación de un boulevard o de una avenida es ir más allá de*

1. Panerai, Philippe, *Proyectar la ciudad*, Ed. Celeste, 1999, p. 125.

*un simple asunto de dimensión de las vías de circulación; es adentrarse en el análisis de las posibilidades reales de recrear unas piezas tan peculiares, y hacerlo más por su potencial, como abertura del porvenir (...)* Esta idea refleja la importancia de conocer la configuración de la forma urbana con la cual se pretende trabajar. Es importante dominar las relaciones que se establecen entre la forma urbana y el contexto de la ciudad, entender como influyen las dimensiones de la ciudad y del área que disponemos a la hora de establecer medidas adecuadas. Buscar la adecuación formal de un proyecto arquitectónico urbano exige establecer algunas reglas y convenciones. Además es importante conocer los posibles equipamientos y usos del área a que nos destinamos.

La revisión crítica que estamos ejecutando sobre los resultados de la forma para el caso de los bordes, nos permite entender el comportamiento de los elementos que conforman este tipo de espacio. Analizamos la forma arquitectónica urbana por su aspecto externo perceptible, por su geometría y dimensiones y la relación entre los elementos que la componen. El conocimiento mas complejo de la forma también pone en evidencia otros elementos, -como la simetría, proporción, posición, ritmo y armonía – sobre los que, como vimos, también influyen el color, la textura y la luz. El estudio exhaustivo de las formas de los paseos es importante a la hora de reconocer su estructura y configuración. A través de un análisis descriptivo de la configuración formal de varios paseos hemos podido reconocer algunas realidades en la estructura del borde lo que nos ha permitido crear un esquema que marca las propiedades relevantes, facilitando la interpretación de los condicionantes que ocurren en el espacio. Además, tenemos a nuestro favor el factor tiempo, dado que observamos paseos existentes en los cuales podemos ver la evolución del uso de las formas propuestas. El significado de la forma ya ha sido interpretado por sus usuarios, así que tenemos la ventaja de observar se la interpretación corresponde al significado establecido inicialmente y se ha sido absorbida por los usuarios, o todavía si a adoptado otro significado.

2. Panerai, Philippe, *Proyectar la ciudad*, Ed. Celeste,

1999, p. 111.

Buscando comprender la morfología del paseo hemos representado gráficamente las formas que se reconocen en él,

a modo esquemático. Los dibujos que utilizamos son la representación del elemento, que no siempre refleja su imagen real, es más bien una imagen conceptual, una interpretación de la realidad. Son esquemas simplificados de la estructura básica que presentan el análisis de estructuras formales más complejas, que nos permite comunicar ideas, permite construir un discurso. Al representar las diferentes formas, creamos “familias de formas” que acaban por exigir una categorización tipológica. Para distinguir los diversos objetos agrupamos las tipologías que reconocemos en el paseo según las categorías de Lynch, con el objetivo de situarnos de un modo más claro dentro de sus conceptos.

Este nivel de representación propuesto, permite interpretar el espacio de un modo genérico, posibilitando a comparación con distintos proyectos, comparar estructuras similares. Esta etapa ha sido el resultado de un trabajo de “simplificación” de las realidades observadas recurrentes en este tipo de espacio. Hemos formulado una construcción mental de las tipologías del paseo, que no es una reproducción de la realidad pero sí la representación de sus características fundamentales. La estructura que proponemos parte del estudio previo que comentamos y esta pensada para aplicarse a la evaluación de los distintos casos que surgen dentro del ámbito del paseo de orla. También situar a nuestro lector respecto a los distintos elementos fundamentales que influyen en la definición del espacio del borde de agua.

A continuación, presentamos las principales formas que creemos que influyen en la configuración de los espacios específicos del borde, agrupados por tipologías y organizados según las categorías de Lynch:

#### 1. Sendas

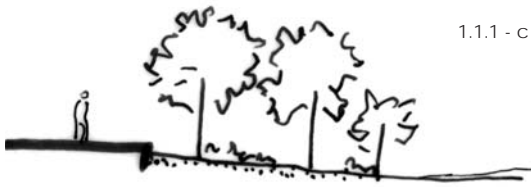
En el paseo las sendas aparecen de dos formas distintas. La principal es la senda conformada por el propio paseo, donde se desarrolla el espacio urbano estudiado, ligado o no a una vía. Es el espacio en sí, con su distribución y configuración. A otro nivel están las sendas que conectan el espacio a la ciudad, que establecen puntos de accesos y permeabilidad.



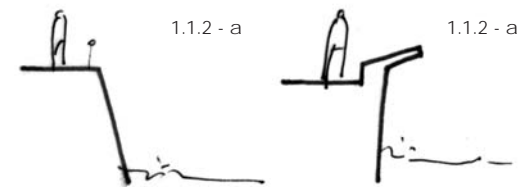
1.1.1 - a



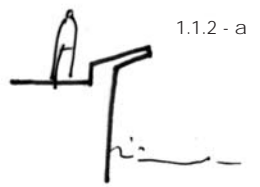
1.1.1 - b



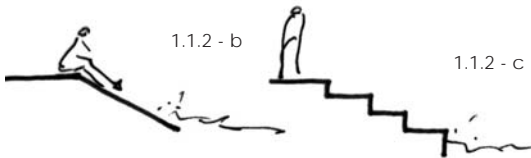
1.1.1 - c



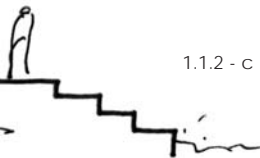
1.1.2 - a



1.1.2 - a



1.1.2 - b



1.1.2 - c



1.1.3 - a

## 1.1 Tipo de borde

A lo largo del paseo es posible reconocer algunos tipos de configuración que se repiten a la hora de establecer el encuentro de la senda con la zona natural lo que posibilita resumir una estructura general básica. Hemos clasificados los paseos en cuatro grupos que se subdividen. En primer lugar por su característica de desnivel respecto al borde natural, luego por el hecho de estar dividido en dos o más bandas y por la característica de sendero natural.

1.1.1 Paseos sin desnivel – borde nivelado a la topografía natural, que puede presentar las siguientes conformaciones:

- a. Simple – la pavimentación es el elemento de diferenciación, que caracteriza el camino por el que debe transcurrir el paseo
- b. Con barrera – entre la pavimentación existe un módulo de separación, como barandilla, bancos, etc.
- c. Con zona verde – separado por una zona natural del borde de agua (suele ser más característicos en los bordes de lagos o ríos)

1.1.2 Paseos con desnivel – borde desnivelado respecto al borde de agua.

- a. Inclinado o reto – paseos que llegan al borde agua o crean un nuevo límite
- b. rampa – este tipo de solución utilizada en la mayoría de los casos para ríos permite crear un margen artificial, no necesita barandilla que marque un límite
- c. escalonado – este tipo de borde permite una aproximación total al agua

1.1.3 Paseos en bandas – existen diversos paseos que poseen distintos pasos para peatones, así pueden establecer distintas relaciones con la ciudad y el medio natural.

- a. inclinado – el borde presenta distintos desniveles respecto al borde natural, se conectan a la orla a niveles dis-

tintos, uno ligado al agua y el otro conectado al ámbito urbano.

b. sobrepuesto- los dos niveles del paseo se sobreponen, crean un área protegida que además puede abrigar servicios ligados al paseo.

c. inclinado zona verde – utilizados en bordes cuya característica es un declive acentuado. El paseo crea distintos niveles que acompañan la topografía local.

d. doble paralelo zona verde – al romper el paseo en dos partes separado por un área verde este asume claramente dos papeles distintos, uno conectado a la ciudad y otro al borde natural. Funcionan independientes.

1.1.4 Paseos senderos – conectados a una zona natural aislada cuya intención es intervenir lo mínimo posible en el ambiente.

## 1.2 Posición red viaria

Al analizar la posición de la red viaria podemos entender el grado de proximidad o separación que esta confiere a la senda.

1.2.1 Vía paseo-ciudad – vía de tráfico lento o rápido que divide la estructura de la ciudad de la del paseo

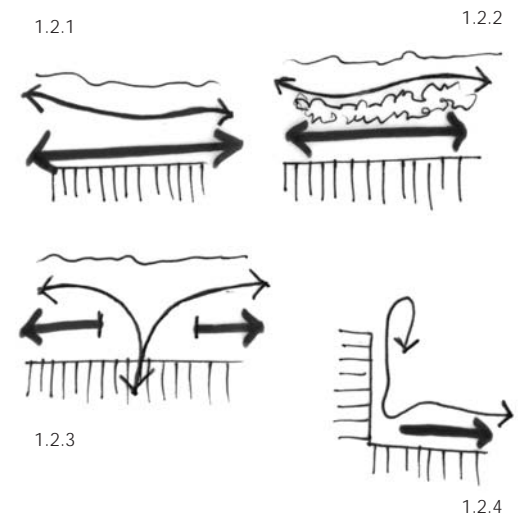
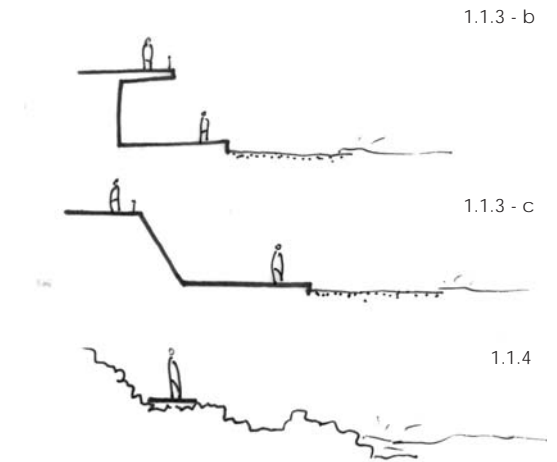
1.2.2 Vía área verde – la vía se desarrolla junto a una zona verde que hace la transición entre el paseo y la ciudad.

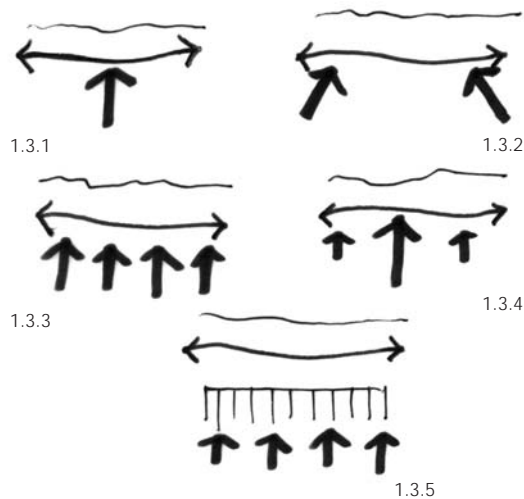
1.2.3 Vía subterránea – total o parcialmente la vía es subterránea de modo que conecta directamente el paseo a la ciudad, eliminando la barrera viaria

1.2.4 Vía zona excepción – la vía sirve como elemento de conexión entre el paseo y la zona urbana que no esta directamente ligada a la ciudad.

## 1.3 Conexión

Aquí evaluamos el tipo de recorrido que se observa claramente hacia el paseo, como ejes de conexión entre la





ciudad y el área la senda principal. De modo general también está asociado al sistema de acceso vehicular a la zona.

1.3.1 Única – paseo se conecta a las demás zonas de la ciudad especialmente por una calle principal de acceso

1.3.2 Dos puntos – paseo posee un camino claro con un punto de partida y uno de final

1.3.3 Perpendicular – todas las conexiones se establecen a un mismo nivel, no existe un acceso claro hacia la zona de orla.

1.3.4 Eje – además de vías secundarias de conexión que están claras en la malla de la ciudad existen avenidas importantes que conectan distintos puntos visuales de la ciudad.

1.3.5 Malla urbana - el paseo se desarrolla por detrás de un tramo de la ciudad y no es participante del sistema viario urbano.

#### 1.4 Configuración

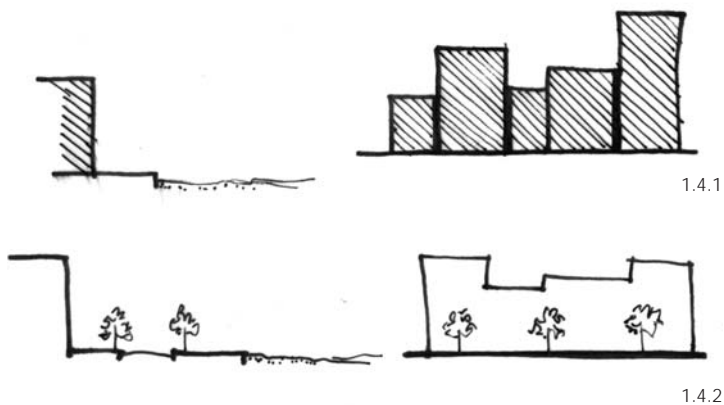
Aquí vemos la relación que se establece entre el paseo y su entorno inmediato. Como se establece la percepción de la forma de la fachada de la senda.

1.4.1 Altura x Dimensión Directa – las edificaciones están sobre el paseo y su altura es determinante en la percepción del espacio, definen la fachada del paseo.

1.4.2 Altura x Dimensión Indirecta – las edificaciones se desarrollan en un plano más alejado al paseo. La forma y altura de los edificios se perciben desde el paseo, pero no influyen directamente en la percepción del espacio del paseo.

1.4.3 Altura x Dimensión Independiente – entre las edificaciones relacionadas a la ciudad y el paseo existe una gran distancia y no aparecen como un elemento urbano que conecta visualmente el paseo y la ciudad.

1.4.4 Contexto Natural – el paseo se conecta a una zona especial del entorno natural.





## 2. Bordes

En el caso de los paseos establecemos que el concepto de borde es el propio límite con el agua. Si identificamos el paseo a la senda el borde mas inmediato es la barrera del agua o una vía dependiendo del caso. Por esto evaluamos aquí la relación de proximidad de este límite con la ciudad, de que modo las zonas verdes interfieren en esta relación y como se establece la conexión según las actividades existentes.

### 2.1 Relación con la ciudad

Buscamos verificar como se relaciona la ciudad respecto al borde de agua.

2.1.1 Ciudad x Borde Relación Directa – la ciudad y la orla poseen un contacto visual directo

2.1.2 Ciudad x Borde Relación Resguardo – el borde y la ciudad no se conectan directamente, poseen un área de transición entre ellos. Posee una característica de parque independiente de la ciudad

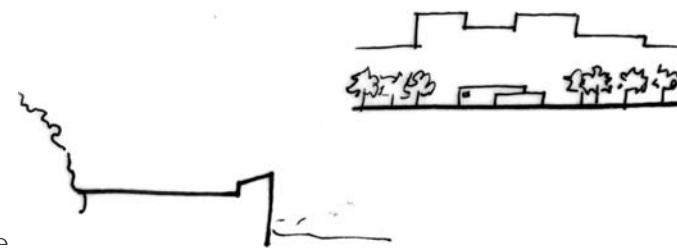
2.1.3 Ciudad x Borde Relación Estructurada - entre el borde y la ciudad existe un espacio público claro, que conecta la estructura urbana de la ciudad al borde.

### 2.2 Relación con el área natural

El área verde puede distribuirse de distintas maneras respecto al borde lo que influye en la concepción del paseo y su relación con la ciudad.

2.2.1 Unión - la zona verde esta ligada directamente al borde de agua. Este caso se aparece en general en ríos o lagos o que permite que el paseo se desarrolle como un gran parque hasta la orilla.

2.2.2 Transición – el área verde se distribuye en bandas.

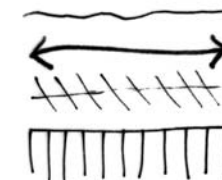


1.4.3

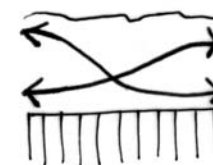
1.4.4



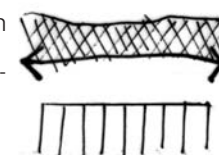
2.1.1



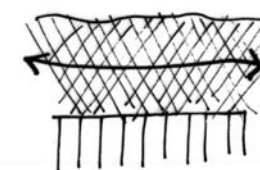
2.1.2



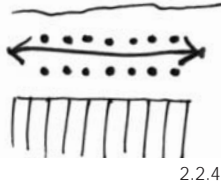
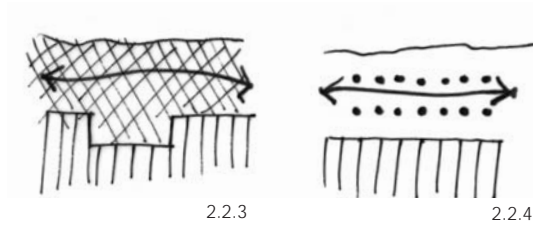
2.1.3



2.2.1

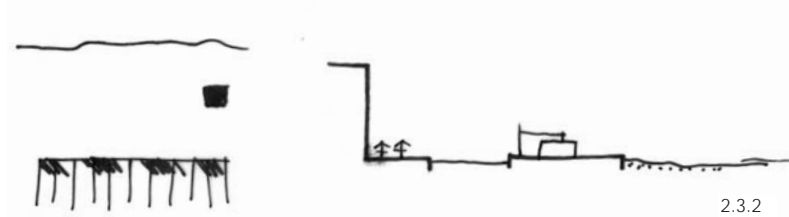
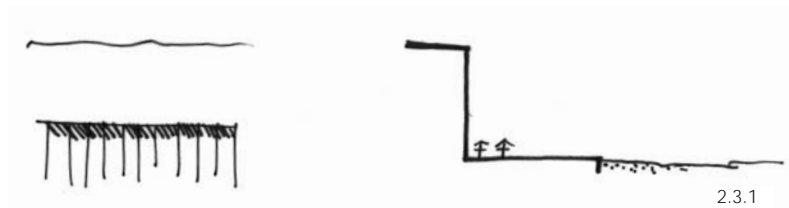


2.2.2



2.2.3 Permeable – el área verde esta presente en el paseo y penetra en la malla urbana sirviendo de elemento de conexión.

2.2.4 Eje – la vegetación esta dispuesta formando ejes de marcación, reforzando el perímetro del camino.



### 2.3 Capacidad de conexión

Según la relación entre los espacios y las distintas actividades que aparecen en el paseo y la ciudad se establece diferentes grados de relación y de unidad.

2.3.1 Conexión Directa – el paseo y la ciudad presentan usos y actividades que se interrelacionan, están integrados como espacio único independientemente de los límites físicos existentes

2.3.2 Conexión Puntual – en determinados puntos el paseo se conecta como espacio público de la ciudad, en sus demás zonas es una zona especial

2.3.3 Independiente – el paseo es independiente, funciona como espacio único, excepcional dentro de la malla urbana.

### 3. Barrios

La orla es un espacio con identidad propia como espacio natural de excepción. Aquí buscamos reconocer las distintas identidades que puede asumir todo el conjunto o determinados tramos según la intervención ejecutada. Además observaremos el impacto causado por las zonas que dan identidad al espacio.

#### 3.1 Usos y actividades

Los usos y actividades tienen la capacidad de crear zonas atractivas, crear circuitos dentro del paseo y marcar las zonas colindantes.

3.1.1 Zona Atractiva – marcada por un edificio excepcional como podría ser un museo, un aquarium, centro comercial, etc. Toda la zona cercana apunta a este espacio cerrado.

3.1.2 Puntos de interés - marcada por varias edificaciones de interés como las citadas arriba lo que distribuye el interés por la zona en diversos puntos que se van conectando.

3.1.3 Aislada – son edificaciones dirigidas a un determinado público, que no son abiertas o atractivas a toda población como un club de tenis, de vela, etc.

### 3.2 Identidad temática

Según su entorno el paseo puede asumir una identidad con la que se caracterice y que determine sus dimensiones, etc., logrando una identidad única del espacio.

3.2.1 Residencial – el espacio refiérase a la zona residencial más cercana, sus dimensiones y actividades están relacionadas a los usuarios residenciales.

3.2.2 Cultural – La zona esta marcada por un gran edificio especial y todo espacio se caracteriza por el.

3.2.3 Urbana – la zona es un espacio atractivo de excepción dentro de la malla urbana.

3.2.4 Especial – la zona se identifica apenas con sus actividades y con su relación con el borde de agua.

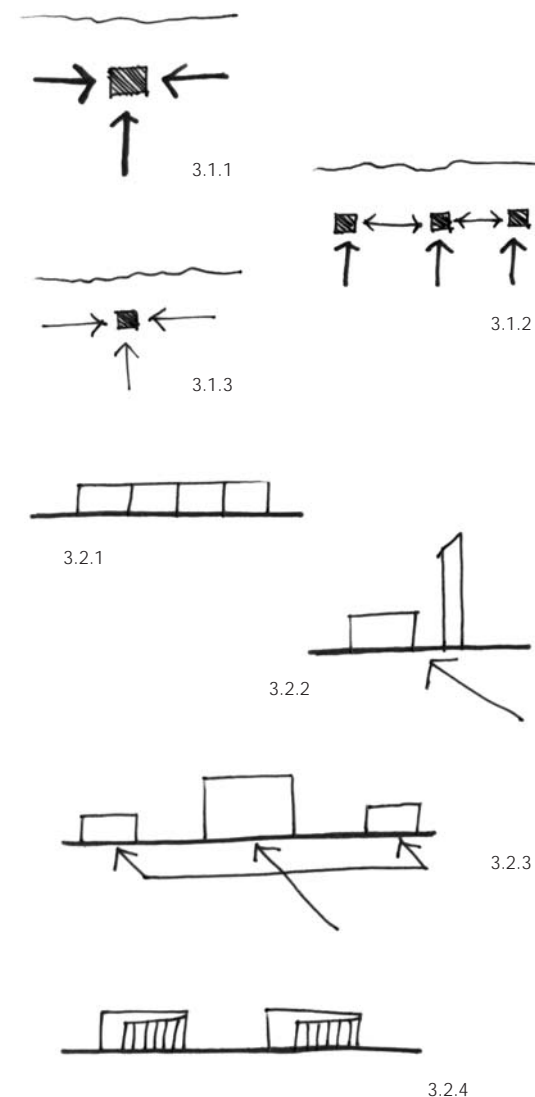
### 3.3 Diferenciación

Elementos que se repiten o que se hagan constantes en el espacio acaban por crear una identidad espacial, creando una imagen local.

3.3.1 Forma- elementos con diseño diferenciado evidencian el espacio.

3.3.2 Color – el color es el medio más evidente de marcar una identificación

3.3.3 Textura – la textura es más sutil que el color y por esto puede aparecer de forma continua, tornándose una marca.





3.3.1



3.3.2



3.3.3



3.3.4



4.1.1



4.1.2



4.1.3



4.2.1



4.2.2



4.2.3

3.3.4 Iluminación – la iluminación en el paseo solo tiene efecto nocturno, por otro lado es ella que garantiza la asiduidad al espacio en este horario.

#### 4. Nodos

Los puntos de reunión estratégicos en el caso de los paseos son las zonas especiales destinadas a contemplación, reunión, descanso y eventos.

##### 4.1 Concentración personas

Evalúa como se desarrolla el movimiento de los usuarios dentro del paseo.

4.1.1 Núcleo – los usuarios del paseo se agrupan en una determinada zona que puede ser por alguna edificación importante o un hecho natural como la puesta del sol.

4.1.2 Zonas – la concentración se divide a lo largo del paseo en diferentes puntos según las actividades, usos o atractivos del paseo.

4.1.3 Dispersa – al no tener un punto definido destacado en el contexto todo el paseo atrae concentraciones uniformes marcadas por los accesos principales.

##### 4.2 Concentración vehículos

Localizando las distintas zonas de aparcamiento a lo largo del paseo podemos verificar las relaciones que se establecen respecto al flujo de personas.

4.2.1 Lineal – paseos que no adoptan una zona específica, se desarrollan a lo largo del paseo.

4.2.2 Bandas – las zonas de aparcamiento se establecen según zonas específicas en el paseo o edificaciones.

4.2.3 Extremidad – el aparcamiento se concentra en los extremos del paseo.

### 4.3 Configuración

Marcamos las zonas de nodos y establecemos cual su característica respecto al espacio donde se desarrollan.

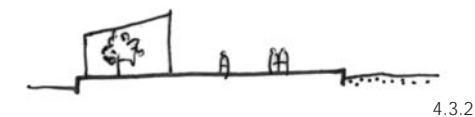
4.3.1 Zona Abierta – los nodos se marcan en zonas abiertas como parques o espacios de contemplación.

4.3.2 Zona Cerrada – están asociados a un edificio específico y por esto vinculadas a una zona cerrada.

4.3.3 Zona Semi-abierta – vinculadas a un espacio semi-cerrado o a un edificio cuyo entorno establece el mismo atractivo que el espacio cerrado.



4.3.1



4.3.2



4.3.3

## 5. Mojones

Los puntos de referencia visual en el ámbito del paseo se desarrollan a distintos niveles y son percibidos en distintas escalas. Existen diferentes formas de simbolizar una dirección, algunas muy evidentes como los totens y otras más sutiles que marcan su presencia por repetición.

### 5.1 Concentración / Dispersión

Son los elementos que marcan el espacio de forma diferenciada y que le identifican como espacio publico diferenciado.

5.1.1 Ritmo – La constancia de un elemento que no necesariamente tiene que ser igual como objeto pero que siga un lenguaje constante que marque el espacio.

5.1.2 Excepción – elementos destacados dentro del espacio que identifican la zona

5.1.3 Elemento Natural – un elemento natural como una montaña o una formación rocosa también identifican el espacio con claridad.



5.1.1



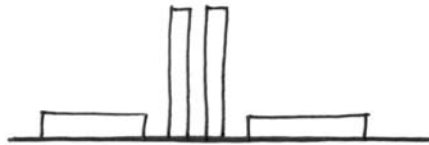
5.1.2



5.1.3

### 5.2 Escala

El espacio se percibe desde distintas distancias, así que los elementos pueden ser percibidos de maneras distintas.



5.2.1



5.2.2



5.2.3



5.3.1



5.3.2



5.3.3



5.3.4

5.2.1 Escala Urbana – elementos que se destacan en el contexto de la ciudad, son como una brújula dentro de la ciudad que marcan la posición de una determinada zona

5.2.2 Escala Intermedia – son los elementos que se perciben desde el paso por el distintos barrios que marcan el cambio del límite. Se destacan del ámbito del paseo y son perceptibles desde medios de locomoción como el automóvil o bicicleta, además del peatón

5.2.3 Escala Peatón – son los elementos que se destacan a una escala mas intima, que marcan su presencia solamente dentro del ámbito del espacio del peatón.

### 5.3 Capacidad diferenciación

Los espacios se destacan por aspectos específicos de su contexto que interfieren a distintas escalas. Según que espacio el factor de diferenciación este tiene un mayor destaque como espacio diferenciado.

5.3.1 Forma – algunos espacios se destacan por formas diferenciadas que se repiten a lo largo del área creando un lenguaje propio.

5.3.2 Color – el color tiene una gran influencia sobre el resultado final, establece un resultado evidente a la percepción.

5.3.3 Textura – la textura es un elemento más sutil que la forma y el color, por otro lado permite destacar áreas mayores sin perjudicar el entorno.

5.3.4 Iluminación – esta, en el caso de los paseos es un factor añadido que puede destacar el espacio publico, aunque solamente al anochecer.

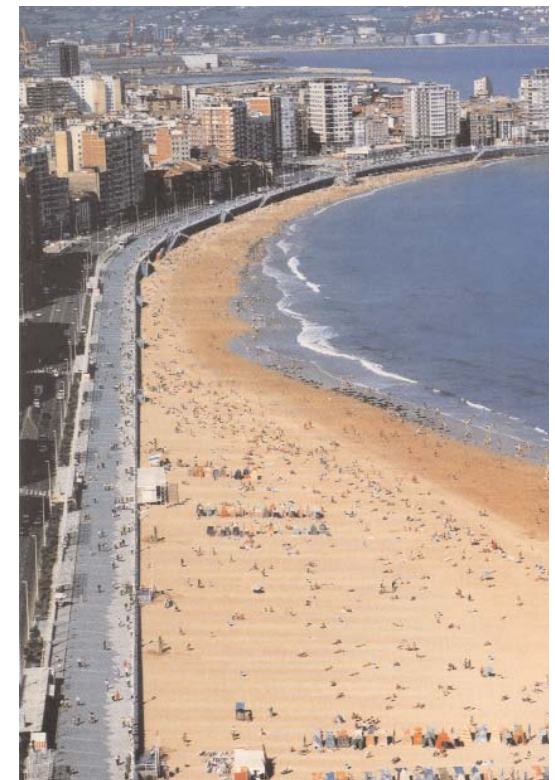
Esta categorización de las formas nos facilitará la comprensión de la estructura del paseo y las relaciones que se establecen entre la ciudad y el borde. En el siguiente apartado podremos evaluar algunas estructuras del paseo que hemos podido definir como importantes basados en esta estructura.

## 2.5 CATEGORIAS VISUALES Y TIPOLOGIAS DE PROYECTO

Hemos podido ver la variedad de formas y elementos que componen el paseo, por eso, al estudiar los bordes de agua como espacio público dentro de la ciudad, surge la necesidad de comprender en profundidad las partes que componen el todo, y así poder dominar el espacio, el conjunto. A lo largo de la investigación diversas características se presentaron en este tipo de espacio, tales características, que presentamos de modo genérico y esquemático, están vinculadas a factores externos, relacionados a la topografía, localización en el contexto urbano, orientación y un largo etc. Estos condicionantes acaban por determinar actitudes proyectuales que se repiten en los paseos que presentan características similares y tales características se pueden clasificar. El objetivo de tal clasificación es identificar los tipos de relaciones que se establecen respecto a las propiedades del entorno y los distintos elementos que componen el paseo.

No todos los elementos influyen de la misma manera en la concepción del paseo, tanto a nivel de las circunstancias del local donde será implantado como de los componentes del proyecto propuesto para el mismo. Por ejemplo la implantación de un paseo para un borde de agua ligado a un centro urbano presenta las mismas necesidades independientemente de su relación con el borde respecto a la topografía, a menos que sea un caso excepcional no llega marcar demasiada diferencia en las características generales del proyecto.

Ahora buscaremos identificar las tipologías que de verdad interfieren a la hora de concebir un proyecto, como sería, por citar un ejemplo, la localización de un área verde respecto a la vía y el borde, el posicionamiento de estos elementos interfiere directamente en el resultado final del paseo. Factores como el distanciamiento de la malla urbana, las dimensiones de la vía, que tipo de actividades pueden inferir seguridad por la noche, que usos son atractivos son algunos de los elementos que queremos verificar. Ha sido importante el trabajo previo de comprensión de cada elemento para poder entender como estos interfieren en el proyecto y que relación establecen cuando conforman tipologías. Evaluando algunos casos pudimos concluir que en un paseo circundado por una gran avenida necesitaremos una



El paseo marítimo de Gijón en Asturias es elevado respecto al borde litoral  
Fuente: libro - Bordes marítimos

mayor anchura del paseo y, además crear pequeñas zonas verdes que logren desconectar en parte el espacio de la ciudad y así poder establecer alguna conexión con el paisaje.

Existen también diferencias, entre los modelos seleccionados, que pueden ayudar en la comprensión del espacio. Observamos que muchos paseos de río suelen estar más cercanos al entorno urbano, y por esto tienen una característica de relacionarse menos con su borde natural, se caracterizan por estar más conectados con la ciudad que con la naturaleza, como sería el caso de Sevilla o Bilbao. Además esta proximidad a la ciudad se denota especialmente en los ríos que dividen una zona urbana sin perder el contacto visual con el otro margen y, por esta característica, han rescatado este espacio, como una zona pública atractiva, pero no siempre vinculada a la idea de espacio público natural. Los ríos, de modo general establecen un contacto directo con el agua, no poseen zona de arena, hasta pocos años su borde no estaba pensado como un espacio público atractivo, ni tampoco asociado a la idea de espacio natural. Los bordes de playa de mar tiene una concepción de proyecto bastante distinta a los de los ríos que atraviesan ciudades, especialmente los que no poseen una zona de playa, pero, no por esto, el paseo no posee la misma intención de proximidad. Por otro lado los bordes de agua dulce, como lagos o lagunas, tienen una relación mayor con el ámbito natural, son mas permeables respecto a las zonas verdes, estas llegan hasta el borde no tiene una línea de separación, de arena tan marcada como el caso del borde de mar y pueden inserirse como un parque dentro de la ciudad. En nuestra opinión podemos sacar de la observación de distintos frentes de agua los factores que le otorgan o no la proximidad a la ciudad, bien como verificar que factores les hacen aproximarse de sus características naturales, tornándose un espacio agradable y diferenciado. Aquí, en este trabajo, analizamos el espacio público que compone el borde, evaluaremos este factor especialmente, no estaremos vinculados al tipo de borde natural. En nuestra opinión los bordes de agua conectados al centro de ciudades comparten diversas semejanzas independientemente si el borde es de mar o de agua dulce.



Borde junto al río en Sevilla  
Fuente: libro - Bordes marítimos



Para entender las distintas tipologías que existen en los paseos de borde, nos remitimos, una vez más, al libro *Los paseos Marítimos Españoles* (Trapero, 1998: 78), donde el autor nos presenta una metodología de análisis de los distintos casos, agrupándoles según los criterios que considera importante. Trapero ha trabajado con un medio específico que son los frentes marítimos, abordando desde el punto de vista de éstos como estructura protectora del borde y como espacio público dentro de la ciudad. En este punto concuerda con la investigación que desarrollamos, dado que busca reconocer las características del borde de agua dentro del centro urbano, nosotros también pretendemos ver las calidades que aporta para la ciudad. Su trabajo nos es útil, muchos de los casos que analiza situasen en centros urbanos y no se caracterizan únicamente por el uso de playa. En su trabajo nos ofrece un esquema de estudio con el que pretende facilitar la comprensión de las necesidades de cada paseo según sus características respecto a distintos factores. En su libro, Juan Jesús Trapero nos presenta de forma detallada los varios tipos de elementos que se pueden clasificar dentro del paseo, como serían el tipo de borde, la morfología de la costa, los tipos de usuarios, etc.

Trapero hace su investigación basado en la observación de la composición, diseño y construcción, y como influyen las circunstancias del entorno y del propio borde en la composición. Establece distintas tipologías caracterizadas por las circunstancias del entorno y del espacio, la composición y el diseño. Como su investigación esta basada en los bordes de mar, las características significativas respecto a los elementos constructivos de protección no los evaluaremos, trabajaremos con su concepto de composición y diseño que identifican a este tipo de espacio público como elemento conector del ámbito natural a la malla urbana de la ciudad. Esta clasificación resulta útil a la hora de comprender los condicionantes tipológicos que influyen en esta área específica, a pesar de que, en su trabajo, según nuestro punto de vista, Trapero segrega demasiado el espacio, le divide por excesivas características, que en realidad se mezclan en un mismo paseo.

Estudiamos diversos casos basados en los criterios de tipología establecidos inicialmente por Trapero, del cual deduci-

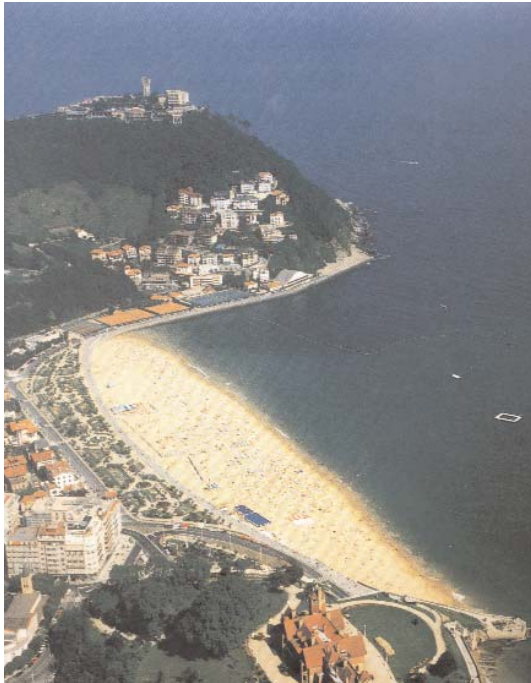
#### Trapero

- Composición
- Diseño
- Construcción

mos que esta metodología crea una rigidez que no facilita la comprensión de los modelos reales. No es práctica por que, en realidad, las tipologías son permeables entre sí y, también porque existen características que son más determinantes que otras. Interfieren a distintos grados, algunas directamente en el proyecto y por esto se puede clasificar como una tipología importante, y otras que son más bien una característica que debe ser observada a la hora de proyectar. Por ejemplo, cuando cita la orientación como una tipología, creemos que este es más bien un factor que debe ser tomado en cuenta a la hora de establecer la altura y proximidad de las edificaciones, pero que en la mayoría de veces, en un caso real, no interfiere directamente dado que la necesidad de creación del paseo marítimo surge después de la zona urbanizada y, en este caso, ya no es posible definir alturas para edificaciones. Serviría para el caso de urbanizaciones nuevas, pero tampoco es un elemento definitivo. Marcará de forma más directa establecer el tipo de borde, o cual la relación que se establece con la estructura de la ciudad, si está vinculada al centro, a un barrio residencial o a una urbanización aislada. Por otro lado, existen diversas otras tipologías citadas por Trapero que pueden ser identificadas con claridad en los proyectos, que ayudan a entender su estructura, diseño y relaciones con el entorno urbano y natural.

El propio Trapero, concluye de esta investigación tres tipos genéricos que resultan interesantes a la hora de comprender este espacio, basado en las circunstancias del espacio y en la composición. Según su teoría, el parámetro principal que rige la forma del paseo es la anchura que dispone el área, y así propone la mejor composición y actividad para el espacio según este parámetro. Veamos de forma resumida estos tipos:

- a) Paseos de secuencia lineal – en este tipo se comprenden los senderos y los paseos marítimos, en general estrechos, cuya característica principal se basa en la disposición de los elementos (mobiliario, arbolado, elementos de iluminación, etc) en una sucesión de secuencia lineal. La actividad dominante es la de pasear complementada con la posibilidad de descansar y contemplar el mar.
- b) Paseos con áreas características - paseos de anchura media que se caracterizan por presentar varios itinerarios que



Playa de Ondarreta  
PASEO AMPLIO



Jardines de Alberdi-Eder  
PASEO CON ÁREA CARACTERÍSTICA



Playa de la Concha  
PASEO EN SECUENCIA LINEAL

### Trapero

Define paseos por anchura

- Paseos en secuencia lineal
- Paseos con área característica
- Paseos amplios

se van relacionando a lo largo de la superficie del paseo, apareciendo normalmente áreas singulares. Las actividades se van enriqueciendo y además de favorecer descanso y contemplación del borde a lo largo de los itinerarios, ofrecen áreas específicas para descansar o incluso jugar o comunicarse.

c) Paseos Amplios – paseos de gran anchura, caracterizados por la mayor diversidad de actividades y la mayor riqueza de áreas diferenciadas que se interrelacionan proporcionando una variedad de oportunidades en el paseo y el disfrute del borde litoral.

Además establece algunas subdivisiones de esta tipología que engloban casos característicos como serían: la variación de la disposición de elementos, el ajardinamiento, o superficies escalonadas.

Esta clasificación propuesta por Trapero es muy eficaz a la hora de observar los paseos, comprender y establecer la composición general. Pero, creemos que aquí se han perdido tres tipologías que son la clave para determinar el carácter general del paseo. Según la propia clasificación tipológica inicial de su libro y directamente ligadas a las características del área:

- la situación en el territorio: según su localización en una zona central, en una zona turística, o cercano a una zona natural
- la relación con la red viaria – si es atravesada por una vía de alto tráfico, o de servicio o si la malla urbana y el paseo se conectan directamente
- los usuarios dominantes – si el propósito principal son los usuarios locales, temporales, o apenas turístico.

Estas tres características son fundamentales en el momento de establecer los tipos de usos y actividades. Basados en esta estructura hemos podido definir las características del paseo sobre la cual vamos a trabajar; y compararlo con otros paseos distintos respecto a características naturales. Así que a partir de aquí trabajaremos con los paseos inseridos el

un centro urbano, que posibiliten el uso de la población local y también el uso turístico. El paseo, independientemente de la función de playa debe ser especialmente representativo como espacio público. La relación con la red viaria, en nuestro caso, puede asumir una característica distinta así que evaluaremos cuales son las posibilidades de relación. Basados en estas características generales no hemos considerado relevantes, para nuestra investigación, muchas de las tipologías seleccionadas por Trapero en el principio de su investigación, trabajaremos utilizando los tres tipos genéricos de paseo que ha caracterizado, asociados a la tres tipologías que proponemos.

No evaluaremos los diversos tipos de clasificación que podemos establecer para el paseo, mas bien este trabajo funciona como una comprobación de la utilización de este tipo de clasificación en el conocimiento aplicado a un modelo práctico, esto hace que busquemos una tipología que consideremos más directa al acto de observar y aprender de este espacio público. Consideramos importante el análisis de relaciones distintas al caso estudiado, como serian las ciudades en que las edificaciones se relacionan directamente al borde, dado que en algunos tramos del proyecto estudiado esta también es una posibilidad, a pesar de que en principio no creamos que sea la solución mas adecuada. La validez del estudio de las distintas alternativas es justamente observar los aspectos negativos y los positivos de este tipo de estructura.

Basados en los objetivos comentados y en las características del local al que pretendemos aplicar, identificamos algunas tipologías que permiten una mayor proximidad con nuestro estudio. Envuelve un ámbito general dado que el caso al que pretendemos averiguar mezcla usos, conecta puntos distintos de la ciudad, en tramos aproximase del agua con grandes zonas verdes como también posee zona de playa, a misma proporción su uso se asemeja a un parque o al paseo de un borde urbano, que debe conectarse a la ciudad. Dentro de las características tipológicas generales trabajaremos en profundidad las siguientes tipologías:

1. Tipo de borde – playa, urbano, sendero

2. Conexión con la ciudad – directa, parque, aislado
3. Usos urbanos – usos que se pueden relacionar con el paseo, atractivos
4. Relación con el medio natural – directa, indirecta o nula
5. Construcciones junto al borde – respecto a la relación y la altura
6. Posición de la red viaria
7. Tipo de diseño – marcado, geométrico, ritmo

Así mismo, como sucedió a Traperó, en nuestra clasificación, estas tipologías pueden aparecer de distintas formas en un mismo paseo o cambiar de característica en tramos distintos del borde de una misma ciudad. Pero estas son tipologías que definen de forma clara el lugar, cuando aparecen en un mismo espacio marcan zonas definidas, áreas características dentro del espacio. Evaluando cada una de estas tipologías podremos entender las acciones que mejoran los espacios y los integran a ambos ambientes, el natural y el urbano. También podremos visualizar los distintos comportamientos del paseo según el tramo de la ciudad que se relacione. La observación de espacios existentes nos es fundamental en el desarrollo del estudio.

Ciudades como Barcelona o San Sebastián sirven para conocer las distintas posibilidades de uso junto al paseo. En sus distintas playas podemos ver las distintas relaciones con la ciudad y el efecto que causan en el peatón, la relación urbana o natural según que tramo recorras. El borde es un espacio que permite una infinidad de usos, según la relación que exista con la trama de la ciudad. En estas ciudades podemos verificar relaciones entre los elementos, como cuando el uso se sobrepone al paseo, recursos como crear espacios espectaculares por medio de edificaciones imponentes. Barcelona propone en su más nuevo tratamiento costero un grado de aproximación distinta de la ciudad, bastante espectacular, como es la zona del Forum 2004, que define una relación distinta con la ciudad, pero que no logra ser tan permeable como las anteriores.



Al identificar las zonas creadas por la combinación de las distintas tipologías pudimos fijarnos en las características visuales y llegar a conclusiones como que los elementos pesados crean espacios rígidos, que no se integran al paisaje. Este tipo de elemento solo funciona en el caso de utilizar material local por integrarse al color del entorno. Además revisar, en el paseo de secuencia lineal, que tipos de soluciones son más interesantes para quebrantar el punto focal “infinito”, observando como proponer nuevos elementos de foco y actividades que mejoren el recorrido. Dominando las distintas tipologías, podremos dominar la composición del espacio.

En el próximo capítulo les invitamos a recorrer con nosotros diversas zonas costeras, identificando las morfologías y tipologías comentadas. Seguro pasamos a la parte más gratificante y enriquecedora del trabajo, que permite identificar en la práctica muchos de los conceptos que hemos presentado hasta ahora. Buen paseo.



Paseo de secuencia lineal en el litoral de Vandellòs - Tarragona. Aquí vemos cómo las jardineras son un elemento demasiado pesado junto a la orla.  
Fuente: libro - Bordes marítimos



# Análisis de referencias relevantes

parte III



### 3.1 Usos y edificaciones junto al paseo

Hemos decidido empezar este capítulo hablando de los tipos de usos establecidos en el paseo y las edificaciones implantadas pues consideramos que la integración del paseo en la estructura urbana depende en gran parte de estos dos elementos. Se por un lado los usos establecidos definen el tipo de utilización urbana, la frecuencia y los horarios en que funcionará el paseo, las edificaciones, directamente relacionadas a los usos establecidos, definen, por el valor de sus dimensiones (respecto a altura y límites), el grado de impacto causado por la ocupación. Las edificaciones, especialmente, marcan el espacio a dos niveles, el general, como paño de fondo de la fachada marítima y a menor escala como los elementos que caracterizan los puntos específicos del paseo. La conjunción del uso y de las edificaciones, bien empleados o no, son esencialmente responsables por la capacidad del espacio del borde en armonizar con el paisaje y garantizar su frecuencia. O sea que, la definición de los usos y el entorno que establecen es mucho mas complejo que simplemente definir actividades y equipar el espacio, debemos buscar comprender como estos elementos consiguen componer el espacio, valorarlo y revitalizarlos.

En el caso de los paseos de borde esta tarea tiene una dificultad mayor dado que estos no están restringidos, están abiertos a cualquier uso y equipamiento, no tienen un código formal ni parámetros de utilización que seguir como otros espacios de la ciudad. Por ejemplo, si se permiten zonas de bares, con aparcamiento y se proporcionan espacios bien iluminados, seguramente el paseo atraerá el público nocturno; la cuestión es definir si esta es la actividad adecuada y el impacto que pueda causar. Es conveniente, al implantar las diferentes zonas de uso, establecer por ejemplo, el horario de utilización deseado, puesto que, independientemente de ser un paseo de orla o cualquier otro tipo de espacio público, estos parámetros están definidos a través de los usos establecidos. La ciudad de Porto Alegre ha pasado por una experiencia parecida, al revitalizar una antigua construcción en el interior de uno de los parques centrales, llamado "Redenção". Este parque es un gran área verde de 37 hectáreas que siempre ha sido muy frecuentado durante el día, durante la noche, cambiaba esta característica, su utilización era apenas periférica, bordeada por los límites de la ciudad, el interior estaba demasiado aislado de la estructura y seguridad urbana. Al introducir un restaurante en el cen-



Paseo litoral de Sanlúcar de Barrameda  
Fuente: revista Quaderns nº 216

tro del parque, permitiendo un acceso de coches - aunque solo por la noche - hasta la zona del restaurante, se propició que la ciudad adentrara en el parque, que este dejase de ser una zona oscura y poco frecuentada. Claro está que este tipo de solución no resuelve el problema social de seguridad, pero es verdad que habilita los espacios para los ciudadanos convivieren, rescata el espacio social.

Juan Jesús Trapero en su libro sobre los bordes marítimos españoles resalta que además de la utilización urbana, el tratamiento dado a los paseos de borde debe realzar sus cualidades paisajísticas, ofrecer la posibilidad de admirar y que la sensación de "inmensidad" frente a lo natural debe ser preservada. Pero, igualmente, entiende que este es un espacio que ofrece distintas posibilidades que son fundamentales a la hora de proyectar, lo afirma: *"La complejidad que presentan los paseos induce a recomendar la conveniencia de que en su trazado y diseño, ofrezcan diversidad, flexibilidad y adaptabilidad en sus usos y funciones a lo largo de su recorrido."*

La preocupación de Trapero estaba en caracterizar los paseos según sus formas y características urbanas. De sus observaciones establece criterios que reconoce como fundamentales para el concepto de este tipo de espacio, como por ejemplo, cuando acentúa la importancia de crear zonas de contemplación o cuando afirma que las edificaciones, junto a los espacios públicos y los elementos urbanos, como árboles, cubiertas, definen la escala del espacio, según la perspectiva del observador. En sus libros proponía dos formas de análisis para evaluar los proyectos litorales:

- 1) *análisis como espacio urbano conjugado al de protección litoral;*
- 2) *análisis de paseos característicos,* con los que llegó a proponer tipologías.

Nuestra aproximación tiene un punto distinto que es analizar los proyectos visualizando la solución para un espacio concreto, con unas características urbanas específicas y un entorno ya existente, buscando criterios para el diseño de este tipo de espacio. Aquí, tanteamos el mismo tema pero sin la intención de catalogar los espacios, sino verificar posibili-

dades que logran concretarse dentro de este tipo de espacio urbano.

A lo largo de este capítulo verificamos la realidad urbana para entender el porque funcionan algunos espacios y otros no. Lo que al final acaba por coincidir totalmente con las ideas planteadas por Lynch y Trapero que citan en sus libros la importancia del espacio de la ciudad ser reconocido con facilidad, recordado y resultar atractivo como calidad visual externa. Finalmente estos son los condicionantes fundamentales para que el espacio público funcione. Y, en este punto, nos aproximamos también al estudio de Alan Jacobs y sus investigación sobre las calles urbanas, dado que, desde nuestro punto de vista, creemos que el paseo de orla funciona mejor como un “boulevard”, que va integrándose al perímetro natural, que no es simplemente un paso, que delimita de forma artificial la naturaleza y la ciudad.

En el análisis realizado, basado en la observación de los distintos bordes de agua, distinguimos, en estos, además de los usos básicos, como serían las zonas de paso y de estar que conforman este tipo de espacio, otros usos específicos que pueden aparecer según las características y necesidades de los proyectos. Así que hemos buscado una fórmula propia de catalogar los usos y también las edificaciones, buscando entender la relación que establecen entre sí. A través de este código, se puede relacionar de modo más evidente la forma y la función (o uso). Ha resultado ser un buen método, que ayuda a constituir parámetros y entender el espacio y la propuesta del proyecto analizado.

Observamos que los usos se desarrollan según las zonas o espacios establecidos, básicamente de la siguiente manera:

- zonas de estar (descansar, jugar)
- zonas de paseo (caminar, correr, patinar)
- zonas de contemplación (observar, relajar)
- zonas relacionadas a factores culturales o que promuevan usos esporádicos ligados a eventos específicos (Usos ligados factores culturales del local – tradición de pesca, carrera de caballos, fiestas populares, eventos o actividades rela-

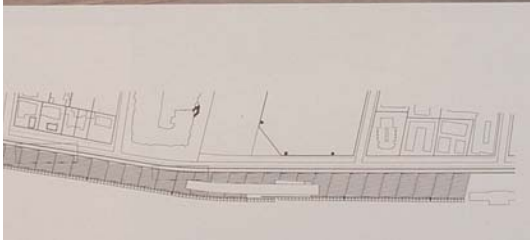
cionadas a tradiciones)

- zonas atractivas (vinculadas a algún tipo de uso específico que promueva la utilización de la zona).

Respecto a la edificación, además de la estructura básica del paseo también la podemos analizar según tres criterios distintos:

- Elementos que conforman los espacios (altura edificaciones, relaciones de distancia)
- Elementos emblemáticos – que crean zonas atractivas (edificaciones diferenciadas)
- Elementos capaces de eliminar barreras naturales o artificiales que dificulten el acceso a la zona (distintos pasos o plataformas que conectan el espacio a la ciudad).

Si un paseo reúne a lo largo de su recorrido todas las zonas que incentivan su uso y además es capaz de resolver el conjunto edificado de manera que se conecte a la ciudad y se integre al paisaje, tiene grandes posibilidades de funcionar como espacio público. Esta regla se aplica independientemente del tamaño de la intervención, existen, como veremos, proyectos en áreas reducidas que lo han logrado, aportando calidad a la ciudad donde están implantados. Lo interesante de este análisis, que relaciona de forma directa los usos y edificaciones, es que se observamos sobre la perspectiva de los puntos presentados veremos como estos van intercambiando formas y funciones. Un elemento es el que limita el espacio del otro, al establecerse reglas de cómo actuar con uno refleja de forma dinámica en el otro. Mirando los proyectos desde estos puntos se puede percibir más claramente los resultados, sus puntos fuertes y débiles. Analizaremos ahora algunos proyectos basados en las asociaciones descritas y así podremos observar mejor estas ideas. Los análisis están desarrollados según los tres criterios establecidos para la forma, rescatando proyectos que se caractericen especialmente en uno de los puntos. Observando las características formales pretendemos apreciar las relaciones que estas establecen con los usos.

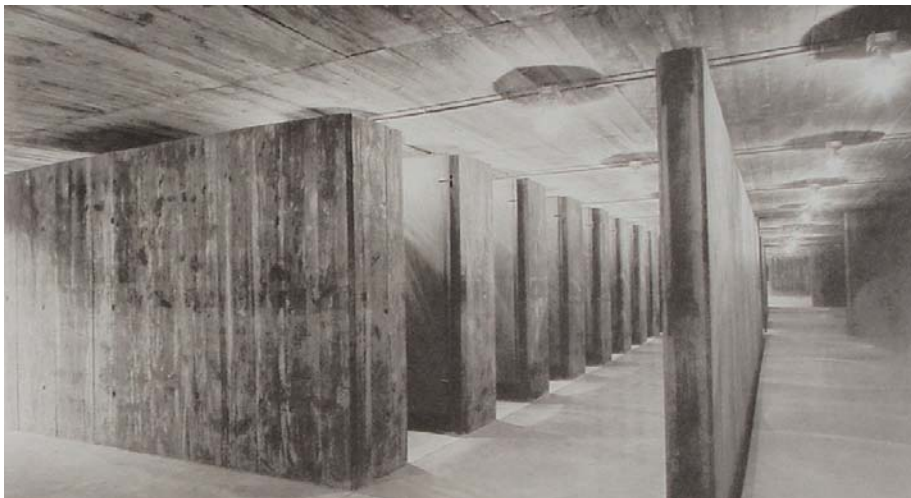
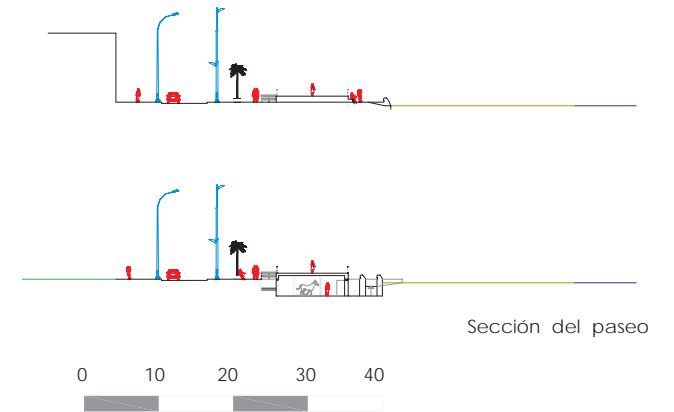


Paseo de Sanlúcar de Barrameda  
Fuente: revista Quaderns nº 216



El acceso al establo  
Fuente: revista Quaderns nº 216

El paseo de Sanlúcar de Barrameda



El establo bajo el paseo  
Fuente: revista Quaderns nº 216



Vista general del paseo  
Fuente: revista Quaderns nº 216

Para empezar he seleccionado un paseo cuya volumetría esta marcada mas bien por su sutileza, casi inexistencia. Evidencia, eso sí, un respecto por el local, por su naturaleza; nos invita a que seamos espectadores. Me refiero, al diseño del paseo de Sanlucar de Barrameda que está muy marcado por su entorno, en la orilla opuesta al río Guadalquivir en frente al parque natural de Doñana. El proyecto ha buscado relacionarse visualmente con el parque por el valor emblemático que tiene para esta región. Así que el paseo se caracteriza especialmente por tres finalidades: paseo, estar y contemplación. La concepción del paseo es totalmente horizontal, no se crean volúmenes en la orilla. El límite con la playa está marcado por una barandilla que también sirve como banco a lo largo del recorrido. Los espacios importantes están demarcados por distintos niveles que forman gradas que posibilitan el sentarse y contemplar el paisaje. Los materiales son sobrios, discretos, no compiten con la naturaleza y también funcionan como demarcadores de espacio. Las dimensiones del paseo juntamente a sus "elementos" evidencian el objetivo de ser un espacio de contemplación. Conceptualmente esta muy bien resuelto, pero a nivel de usuario diría que resulta inhóspito, pero su diseño, conjuntamente con la belleza natural tornan este espacio único y atractivo.

El punto positivo de este espacio es su compromiso con la cultura local, alberga un espacio para las tradiciones locales como los establos para las competiciones de caballos. Esta zona, que tiene mayor importancia dentro del paseo esta situada en el eje de la avenida Calzada del Ejército. En este paseo vemos como al crear un paseo donde el principal objetivo es contemplar el medio natural, o sea, su uso principal que es el de parar y observar, acaba por definir las alturas, los espacios, las formas.

Un buen ejemplo, de paseo público que reúne calidades que permiten observar con facilidad la revitalización de un elemento diferenciado en la malla urbana, es el paseo junto al puerto de Ciutadella, Menorca. Analizaré, en este caso, particularmente el tramo donde se encuentra el castillo de St. Nicolau. Esta zona recupera los alrededores del castillo, aprovecha su ubicación para mezclar los usuarios residenciales y los usuarios del paseo turístico, tornando el castillo un

punto de encuentro entre dos paseos de características distintas. Aprovecha su posición entre estos paseos, de características distintas; uno conectado al centro de la ciudad, el paseo ligado al puerto de la ciudad, y el otro vinculado a la zona residencial. El proyecto se vale de esta ubicación y conforma un área de contemplación, un parador, un conector. Establece un punto final al paseo turístico creando la posibilidad de seguir por un paseo que cambia sus características a una escala más residencial relacionada a la vida urbana, pero sin perder la calidad de diseño. Además, su ubicación dentro de la trama de la ciudad favorece su característica de conector, dado que encontrarse al final del paseo turístico y en el final de una de las calles que conectan la zona central a la salida de la ciudad.

Como podemos observar este proyecto ha recuperado un espacio emblemático dentro de la ciudad, relacionado a la propia historia local, ha habilitado el castillo para la visitación lo que se torna un punto atractivo que incentiva el turismo. Su ubicación también es privilegiada, desde allí se puede visualizar la apertura del puerto natural, la llegada de barcos y la puesta del sol, lo que justifica los grandes espacios que conforman gradas e invitan a la contemplación. En este paseo están evidentes los distintos tipos de conformación espacial según el uso propuesto. Respects la relación diferenciada entre la ciudad y su puerto natural que, en la zona central es tratado como un área independiente de la ciudad, que atrae los usuarios por su propia belleza e historia. Así que el paseo que sigue desde el centro hasta el castillo sigue este factor de desconexión con la ciudad. No se relaciona con la vía de coches, se desarrolla entre las construcciones residenciales y el borde natural. No tiene pretensión de protagonismo, tiene un papel secundario frente a la naturaleza. Ofrece los servicios básicos de un paseo como bancos e iluminación y respecta la característica del borde de piedra y por esto la vegetación es rastrera. Junto a la zona residencial la relación con la ciudad cambia, el paseo acompaña la vía urbana, tiene otras dimensiones, esta más conectado al hecho de pasear o ejercitarse y menos afín con el entorno natural.

Existen ciudades como Tarragona, Badalona o Mataró en que el encuentro entre ciudad y orla están impedidos por



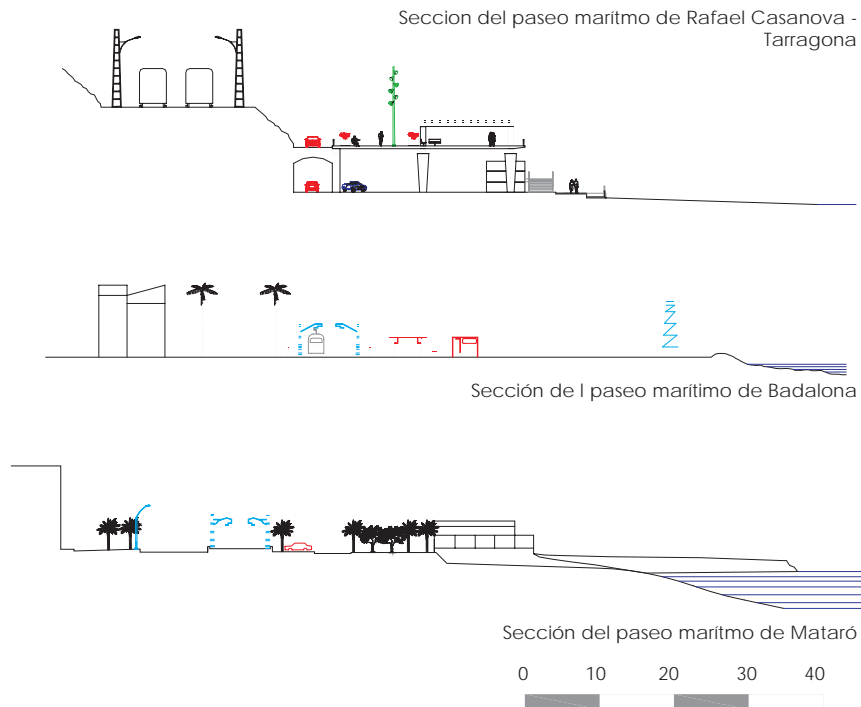
Las vistas del castillo desde la paseo peatonal y la calle, ambos conectados al centro de la ciudad.

Fuente: Cibeles Vieira Figueira



Sección del paseo de Ciudadella en Menorca en el tramo junto al castillo de Sant Nicolau.





El paseo de Badalona, separado de la ciudad por la vía del tren.

Fuente: Cíbele Vieira Figueira



barreras, que en este caso son artificiales pero también pueden ser naturales. Avenidas de alta velocidad, dunas, o, como el caso de estas ciudades, las vías del tren, pueden llegar a aislar completamente la malla urbana de su borde de agua, tornándolo inexistente. La conformación de la ciudad también influye en esta percepción, en el caso de Tarragona, por ejemplo, por el hecho de desarrollarse en una zona montañosa, el mar todavía estaba presente desde muchos puntos de la ciudad. En el caso de Badalona buscar una conexión se presentaba todavía más difícil dado que la ciudad se ha desarrollado de espaldas al borde, las líneas ferroviarias marcaban el límite de la ciudad. Así que el reto en este caso estaba en conectar la estructura urbana hasta el mar, crear un nuevo borde que superara las líneas del tren. Para romper la barrera de las vías la opción fue crear un borde urbano junto al mar y ligar este a la ciudad por medio de rampas y escaleras. Así que, al otro lado de las vías también se establece un paseo urbano lo que torna las vías del tren un elemento más dentro de la grande plataforma entre la ciudad y el mar, el borde de la ciudad se une al mar al tornar todo el perímetro llano, con apenas algunas edificaciones. Además para que el nuevo límite urbano establezca una nueva relación con la ciudad se han implantados equipamientos como clubes, restaurantes y piscinas.

El ejemplo de Badalona es bastante significativo, pues trata de un problema real en un contexto económico normal, con la responsabilidad de estar al lado de una ciudad como Barcelona. La idea de tornar la barrera del tren permeable, como un equipamiento del paseo ha permitido que la ciudad observara su borde marítimo. En este caso, creo que el mayor logro del proyecto ha sido esta conexión visual, lo que torna el borde de mar cercano,



ligado a la ciudad. Los usos como las piscinas públicas y los restaurantes son un atractivo extra que aproxima los usuarios. Mantener todo el perímetro sin actividades como estas acabaría por limitar el uso, y probablemente el horario de funcionamiento no se extendería más que el atardecer. A pesar de que los usos estipulados sean adecuados, respecto a su ubicación, están demasiado centralizados, actividades como el club de vela, que requiere acceso por coche termina por reducir el paso de peatones, tornándolo casi inexistente. Usos como éstos deberían situarse en los extremos del paseo así se evitarían las vías de coche en la zona central.

A lo largo de la costa catalana van apareciendo diferentes soluciones que proporcionan prototipos variados para análisis. Por ejemplo la ciudad de Mataró ha tenido otra actitud respecto a la configuración formal de su borde. También separado por las vías del tren y utilizando actividades muy similares a las estipuladas para el paseo de Badalona ha configurado de otra manera su borde. Cito ahora estos dos ejemplos pues nos permiten analizar hasta que punto los usos pueden interferir en la forma urbana del paseo, y también qué fuerza representan dentro del proyecto las distintas distribuciones espaciales, respecto a las edificaciones.

Al observar detenidamente los ejemplos urbanos existentes, es evidente la influencia de los factores externos al proyecto, como pueden ser el plan director de desarrollo urbano, la forma física del borde, la inversión económica aplicada en el área. Estos factores aliados a la calidad del diseño del proyecto, de los accesos, de las edificaciones y del mobiliario influyen directamente en el resultado final. Al comparar Badalona y Mataró, vemos de forma clara estos aspectos. A pesar de las similitudes antes comentadas, han tenido dos comportamientos distintos a la hora de establecer la característica del paseo. Mientras en Badalona se ha insertado completamente el paseo a la ciudad, en Mataró se ha optado por un posicionamiento parecido al establecido en Barcelona y se ha tratado el paseo como una zona separada, como una zona de parque. Como en Badalona, implantan actividades como piscinas, restaurantes e incluso, en



Los distintos lados del paseo de Badalona, uno conectado a la playa y otro a la ciudad.



El acceso central a la playa  
Fuente: Cibeles Vieira Figueira



La transición del área peatonal junto al centro en vía de coches y las edificaciones junto a la playa.  
Fuente: Cibeles Vieira Figueira

este caso, un edificio universitario. Con esto garantizan la frecuencia de los habitantes y atraen visitantes, solamente que, en este caso, estas actividades se desarrollan en un área natural, desconectada de la ciudad. Estas son dos formas distintas de enfrentarse el problema y me parecen muy bien resueltas en ambas situaciones; en Badalona no se disponía de un área tan grande entre el borde y la playa como en Mataró y la opción mas adecuada fue conectar directamente el paseo a la ciudad, hecho que probablemente no funcionaria en Mataró.



Los accesos secundarios a la playa no tienen las mismas dimensiones que el acceso central.

Es en este punto es que nos gustaría verificar algunas cuestiones referente al uso y la edificación. La posibilidad de usos y edificaciones como ya hemos hablado, en el caso de la orla, no posee reglas ni códigos específicos y por esto se pueden aceptar diferentes usos junto al borde. Pero lo que sí debe ser cuidado, son los usos estipulados referente al volumen de las edificaciones que estén necesitan, en relación al área de paseo disponible. El impacto visual que causa un restaurante o un edificio con piscinas públicas en mayores o menores áreas es muy distinto. En el caso de Badalona se ha logrado una conexión mucho mas evidente en la zona central dado que se respecta mucho mas este factor, pero al permitir acceso de coches y mantener grandes edificaciones junto a la zona de playa se interrumpe esta conexión, desagrega la armonía del paseo cambiando bruscamente su característica peatonal, mezclándose con aceras demasiado pequeñas mezcladas a accesos y parking de coches. Para que funcionara de forma eficaz a lo largo del borde se debería haber mantenido el paseo peatonal y ciclistico, creando zonas de aparcamiento que estuviesen al otro lado de las vías del tren. Esta actitud implicaría que se crearan accesos como el existente en el área central, de dimensiones amplias, que permiten la visibilidad del lado opuesto y quitan la sensación de inseguridad, que está presente en las



En esta foto vemos la calidad del diseño de esta playa, desde el restaurante hasta otros niveles de escala de equipamiento urbano.  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Arriba y abajo ejemplos de accesos de conexión a la ciudad, uno unido al paseo y otro junto a una zona de parque.  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



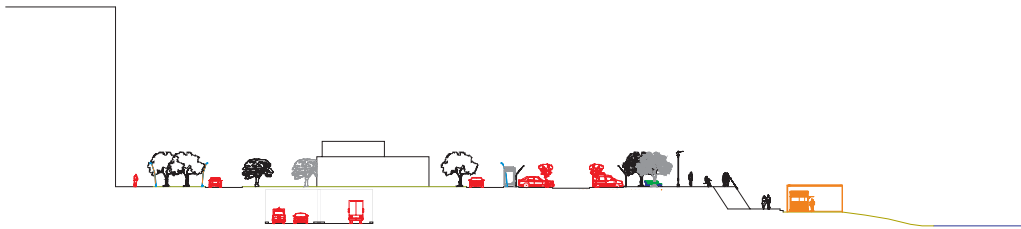
pasarelas subterráneas de pequeñas dimensiones. Este hecho tornaría seguramente el paseo todavía más permeable. En Mataró, a pesar de que la ciudad exista en un plano separado del borde se ha respetado estas conexiones, creando accesos amplios, bien marcados e iluminados que disminuyen la sensación de inseguridad, este punto era fundamental en este proyecto dado que en su caso el área que hay que atravesar es mucho más ancha pues se traspasa también la autopista.

Refiriéndome todavía a estos dos casos, su comparación evidencia otro tema relevante que es el de la calidad del diseño y de los materiales aplicados. Si bien en Badalona se ha logrado una buena conexión con la ciudad y especialmente, en la zona central se ha invertido en un diseño que tornara el paseo marítimo un espacio de calidad dentro de la malla urbana, esta característica no se ha mantenido a lo largo del paseo, se ha invertido poco en elementos urbanos que siguiesen dando continuidad a la calificación del paseo. En Mataró el cuidado que se ha tenido en no perder en ninguna de las zonas la calidad del diseño califica mucho su espacio de borde. Y, esto no significa grandes inversiones, ni grandes edificaciones, sino un diseño cuidado, a todas las escalas, desde el edificio del restaurante hasta el banco que marca el borde de playa. Conjuntamente a la definición de los usos y edificaciones hace falta un diseño que cree el mensaje que se quiere transmitir, de integración y calificación del espacio.

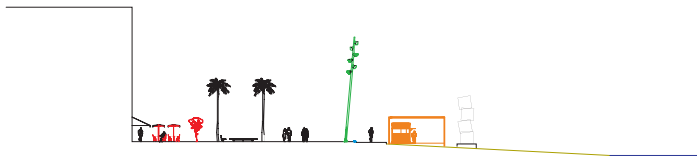
Se miramos la costa de Barcelona, vemos que a lo largo de esta ocurren varias actividades, también el paseo tiene distintas morfologías, así que la conexión entre estas distintas áreas es un factor esencial en su funcionamiento. En Barcelona podemos observar como el borde se ha prestado para usos tan diversos como un hotel, casino, hospital, parque, etc. Cualquier uso que permita una integración con el borde, manteniendo su carácter público y permitiendo una permeabilidad con el paisaje es adecuado. Si tuviéramos que establecer alguna regla, respecto a los usos y edificaciones junto a la costa, haría restricción solamente a espacios que ocupasen grandes áreas del borde, que podrían interrumpir la continuidad del área o que “privatizasen” este tipo de zona. Existía anteriormente para Barcelona el proyec-

to de un zoológico junto a la costa que fue descartado, lo que desde nuestro punto de vista ha sido una decisión acertada dado que ocuparía una gran zona pública, creando muros y restringido el área costera. Así que dentro de la infinidad de posibilidades de usos específicos, pero pensamos que se debería buscar aquellos que se relacionaran a la cultura local, al entorno más inmediato, a las necesidades del espacio y a su capacidad de atraer a los usuarios. La adaptación a las características formales del local, pueden facilitar la utilización del paseo, bien como favorecer los usos esporádicos, culturales y diversos. La mejor actividad son aquellas que aproximan el usuario a valorar el espacio diferenciado en que se encuentra, que educan a su público con el acto de mirar, así que cuantos más elementos que posibiliten este acto de observar, de reflexión sobre el espacio, estaremos valorando el área.

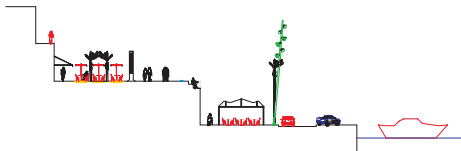
Podemos ver, en este primer apartado, como en los análisis hechos, por más que intentemos, es imposible abordar separadamente los puntos propuestos. En los siguientes apartados, pasará lo mismo, todos y cada uno de los puntos se interrelacionan, afectando el uno sobre el otro. El hecho de seleccionar un uso específico no garantiza la buena conexión con la ciudad, ni la calidad del proyecto. Pero, mirando los distintos parámetros podemos llegar a entender algunas reglas de actuación, que mejor funcionen, para este tipo de área. Dentro de de dos estructuras básicas, como parque o como calle, podemos verificar los usos más adecuados que servirían para una zona como la de Porto Alegre que mezcla ambas morfologías.



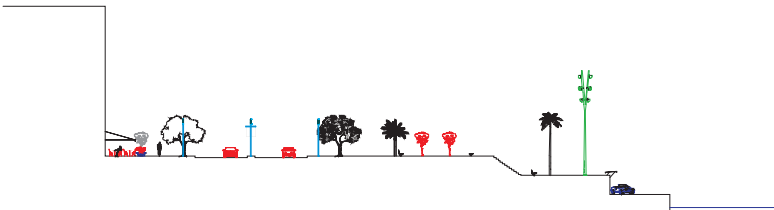
Playa de Nova Icària - Barcelona



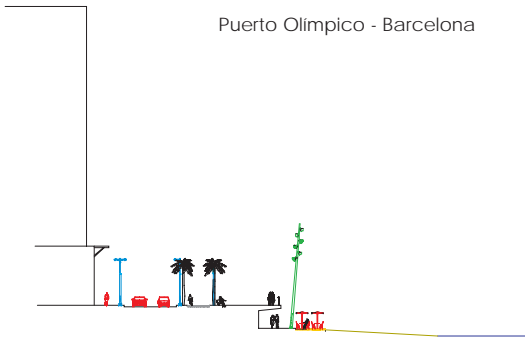
Playa de Sant Sebastià - Barcelona



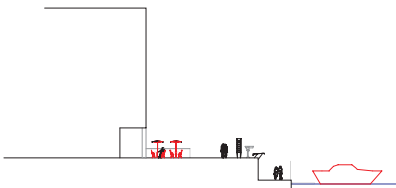
Puerto Olímpico - Barcelona



Muelle de la Barceloneta - Barcelona



Playa de la Barceloneta - Barcelona



Muelle del Depósito - Barcelona

Las distintas secciones de Barcelona.





### 3.2 Conexión con la ciudad

Para entender mejor la complejidad de esta cuestión, proponemos observar la conexión entre la ciudad y el paseo en distintos casos que hemos seleccionado. Así que nos utilizaremos del paseo marítimo de las siguientes ciudades españolas: Santander (Cantabria), Puerto de la Cruz (Tenerife), Moaña (Pontevedra), Vélez (Málaga), Son Servera (Mallorca), Cambrills y Sant Carles de la Rapita (Tarragona).

Para mejor ejemplificar estos análisis propuestos además de las fotos que se presentaran junto al texto también, en algunos casos, utilizaremos el recurso del diseño de la ciudad de forma esquemática. Estos esquemas no tienen la intención de reproducir la realidad como tal, si no que pretenden representar gráficamente los aspectos significantes de la misma. Bien como la lectura de un artista plástico, no nos preocuparemos en reproducir la realidad tal cual y sí como la interpretamos. El hecho de interpretar un proyecto urbano existente, permite al profesional urbanista, - que de modo general tiene una mirada dirigida solamente al diseño-, profundizarse en el entendimiento de su funcionamiento ya que puede vivenciarlo y ver como interactúa junto a la población.

En este texto lo que planteamos es observar los paseos según su relación con la malla urbana, la relación directa con la ciudad y especialmente él como funciona la cuestión de los accesos y vías. Aquí también abordaremos, cuando sea el caso, la relación/función que el paseo establezca dentro del ámbito urbano, que a pesar de ser un tema más complejo, dado que depende de otros factores, - como diseño, usos y servicios, localización en el territorio, etc.-, algunas veces puede ser el elemento fundamental que garantiza la una buena conexión. Es muy diferente el tipo de relación que se establece caso el borde se relaciona directamente al centro urbano de la ciudad o junto a un parque, por ejemplo.

De las ciudades seleccionadas, en diversas ocasiones, comentaremos apenas tramos específicos dado que, en muchas de ellas, hay distintos diseños y propuestas ejecutadas a lo largo de los años. Este es un factor positivo, desde

el punto de vista del investigador, pues permite percibir cual es la solución que ha funcionado mejor dentro de la estructura de la ciudad.

Por ejemplo si observamos el paseo de Vélez, recurriendo al tramo de la playa de Torre del Mar, podemos observar por la foto que este paseo sirve como una barrera de protección del litoral respecto a la ciudad. En este caso utilizamos la palabra 'barrera' con un significado positivo dado que la altura de las construcciones en esta ciudad supera los 30 metros o que sería un inconveniente junto al mar. Este es un fenómeno especulativo bastante recurrente junto a la orla, por ejemplo, en la ciudad de Camburiu en Brasil, se ha permitido la construcción de grandes edificios junto al litoral lo que ha resultado en que a partir de la 16hs se empieza a tener tramos de sombra en la orilla por los edificios que tapan al sol. Las grandes aglomeraciones desfiguran, de modo general, la belleza del borde, especialmente los relacionados directamente a elementos naturales, ejemplo también evidente en la ciudad de Benidorm, España.

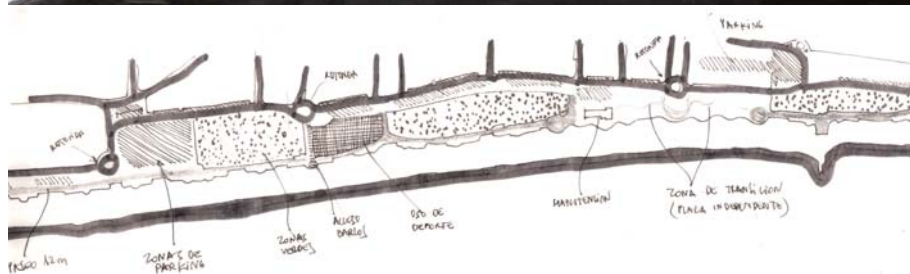
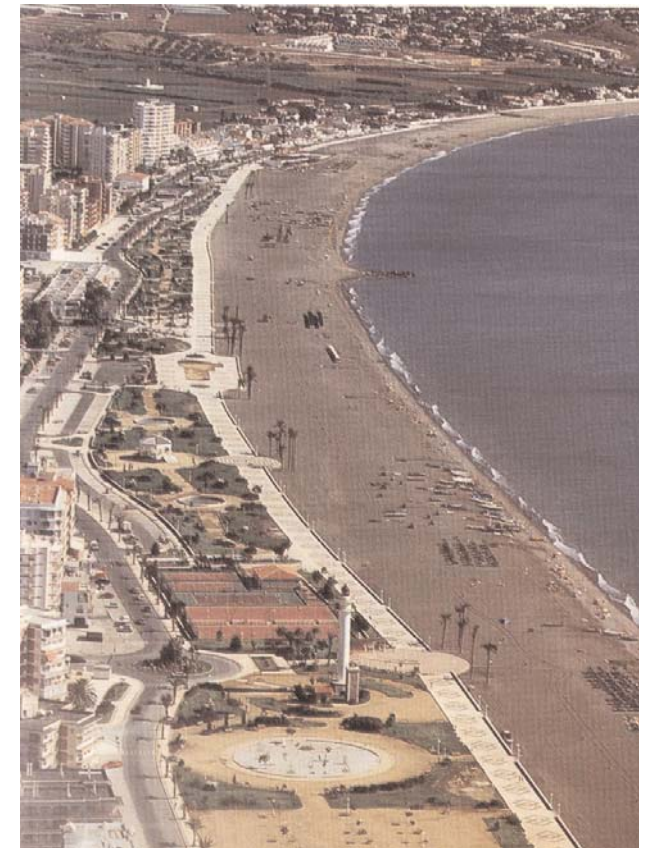
Así que, en el caso de Vélez, el paseo actúa como zona de respiro, o de transición a la orilla. Cíase un espacio público de estar y, el paseo está más directamente relacionado al borde. La zona verde central divide a los dos pasos peatonales que componen el paseo marítimo, uno está junto a la vía y completamente ligado a la ciudad y el otro solo se relaciona con el paisaje. Como se hubiese una división entre el estar y el no estar en la malla urbana. Esto pasa a otra escala en Barcelona, mas específicamente en las playas de la Villa Olímpica y Poble Nou, donde también se ha dividido la ciudad respecto al paisaje, creando dos contextos independientes que no influyen, uno en la actividad del otro. Pero, no por esto, no exista una buena conexión entre estos dos ámbitos distintos, que acaban por relacionarse.

En este tramo de la ciudad de Vélez está presente una gran vía entre el espacio del paseo marítimo y la ciudad, y, este siempre es un factor que impide una mejor relación entre ambas zonas, pues el alto tráfico de coches crea la situación de límite. El hecho de que se haya previsto en el proyecto grandes zonas de parking junto al paseo es un elemento





A la derecha y a la izquierda diferentes vistas aéreas de la playa de Torre de Mar en Vélez - Málaga  
Fuente: libro - Bordes marítimos



Plano esquemático del paseo de Torre de Mar en Vélez - Málaga



Sección de la playa de Torre de Mar en Vélez - Málaga



Vista aérea de la conexión entre la playa de La Concha y la playa de Sardinero en Santander - Cantabria  
Fuente: [www.mma.es/costas](http://www.mma.es/costas)



Vista aérea de la playa del Sardinero en Santander - Cantabria  
Fuente: [www.mma.es/costas](http://www.mma.es/costas)



Esquema de conexión de la ciudad con la playa del Sardinero en Santander - Cantabria

positivo en el acercamiento a la ciudad, pues acaba promoviendo el uso público de la zona. Visualmente se establece una conexión desde la ciudad hacia la orilla mediante vías transversales que adentran en el paseo creando rotondas. Desde las rotondas se puede ver la costa pues se ha tratado las zonas que siguen las vías transversales como áreas abiertas, plazas secas.

Otro ejemplo, la ciudad de Santander posee una costa bastante extensa con diversos tipos de paseos, todos muy relacionados con la topografía local que es, en diversos puntos, elevada respecto al mar. Un tramo muy interesante, se encuentra comprendido en el final de las playas de la Concha y la playa del Sardinero, de esta ciudad. Vemos que aquí también hay la avenida que separa la ciudad de su orla, pero para amenizar esta sensación tenemos dos puntos de conexión importantes. El primero, sería en el encuentro de la avenida junto al paseo con la avenida perpendicular al mar, donde aprovechándose de la configuración natural se ha creado un parque/parador que se divide en diversos caminos que llevan a los paseos que están nivelados a la orilla. Además, Santander ha sabido conservar su zona costera por respetar la aproximación de las edificaciones de esta. De hecho, en la zona analizada muchas de las construcciones cercanas son casas, rodeadas de zonas verdes. El gran edificio antiguo con la plaza seca delante, entre otros, invita la mirada a la orilla.

Luego, al llegar a la playa Sardinero se utiliza, como en Vélez una gran área verde que crea dos paseos independientes, pero, en este caso, éste acaba por conectarse mejor a la ciudad pues al final de esta playa se abre una gran explanada verde para edificios públicos



con una pequeña calle que lleva a la playa. Esta implantación garantiza el uso público del área, y no solamente en las épocas de verano. El hecho de ser un parque que pueda ser frecuentado por los trabajadores de estos edificios, y poseer aparcamiento que ayuda a dar permeabilidad al área, mantienen viva la utilización de la misma, lo que es fundamental para los paseos que optan por “aislarse” de la ciudad detrás de una zona verde. Además, el hecho de que esta zona verde posea un cuerpo más denso en un pequeño tramo, e que en sus extremos tenga usos como restaurantes, bares o clubes también crea un ambiente seguro y transitado, lo que garantiza la continuidad de frecuencia del local.

Otro proyecto que, como en Santander, ha sabido sacar provecho del desnivel que presenta respecto a la playa es el de la Playa Jardín localizado en la ciudad de Puerto de la Cruz. En este paseo la relación con la ciudad es bastante distinta de las presentadas anteriormente, este encontrase prácticamente “de espaldas” a la ciudad, relacionase directamente a la zona verde que esta atrás de la malla urbana. Funciona como un parque, una zona de paseo diferenciada y, probablemente en este punto esté su atractivo. Actúa de forma independiente dentro de la estructura urbana y, está separado por una de las vías rápidas de la ciudad.

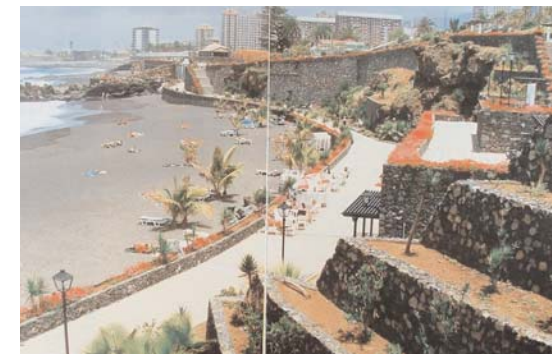
Su atractivo está justo en explorar muy bien la relación con el paisaje local, insiriendo en el proyecto diversos elementos locales, desde materiales (como el uso de rocas) como también los desniveles del terreno para crear diferentes plataformas que conforman espacios públicos. Está muy bien dotado de servicios que se localizan entre los desniveles. También tiene un área de aparcamiento propia que facilita el acceso a la zona. Como se encuentra aislado del centro urbano, crea un espacio atractivo por si solo, que invita a la visita.

La necesidad de conexión entre la ciudad y la orilla esta presente de forma clara, también en la ciudad de Moaña. En esta ciudad las construcciones han llegado hasta el límite, - proximidad esta que siempre es un factor que deteriora el frente de agua-, salvaguardando únicamente el espacio de la avenida que circunda al margen. Se puede perci-



Vista aérea de la Playa Jardín en Puerto de la Cruz - Tenerife

Fuente: libro - Bordes marítimos



Vista desde el paseo de la Playa Jardín en Puerto de la Cruz - Tenerife

Fuente: libro - Bordes marítimos

Esquema de conexión de la Playa Jardín en Puerto de la Cruz - Tenerife

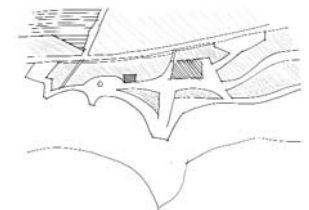
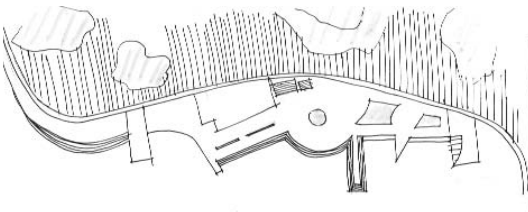




Foto aérea de la playa do Cristo en Moaña - Pontevedra  
Fuente: libro - Bordes marítimos



Esquema de conexión de la playa do Cristo en Moaña - Pontevedra

bir, en el espacio creado para la playa del Cristo, la intención proyectual de proximidad al borde, el proyecto deja claro esta necesidad de relación. Una ciudad litoral que no permita el disfrute de su paisaje, necesita crear este tipo de espacio.

Por esto, en este proyecto se ha adoptado hacer un espacio público a través de una zona de terraplén, que no solo por el área que crea, pero también por la calidad del diseño de estos espacios busca aproximar el habitante al mar. Es una zona pequeña que confiere una gran calidad de diseño a la zona del borde. Se podría decir que esta concebido desde características portuarias (posee acceso para barcos, no tiene zona de arena), dado que en esta área tampoco la actividad de bañarse es la más indicada, ni tampoco esta era la característica requerida para este espacio. Para permitir el contacto más directo con el agua posee en una gran extensión escalonada en el borde. Las zonas verdes aquí son utilizadas como elemento de diseño, que ayudan a demarcar las distintas zonas del paseo. En este caso el hecho de la avenida separarlo no interfiere de modo determinante, dado que esta relación entre la avenida y el borde es una constante en la ciudad. También el hecho que sea uno de los pocos espacios públicos creados junto al agua, dentro de esta ciudad, garantiza su utilización.

Una ciudad que nos permite una evaluación interesante es Sant Carles de la Rapita. Esto porque posee tres tratamientos distintos en su paseo marítimo que ocurre a lo largo de la playa Capri. El camino se va adaptando al entorno, y pasa por tres distintos momentos: el natural, junto a las rocas, el segundo junto a una malla urbana más nueva y el último tramo que está en la parte antigua cercana al puerto. Creo que se conecta muy bien con la ciudad en el primer y en el último tramo. En el primer tramo, a pesar del acercamiento de la malla urbana, utilizase grandes espacios de paseo y estar que acompañan el perfil de la ciudad y la configuración del terreno permitiendo el acceso en algunos puntos a la zona natural. Crea varias pequeñas zonas de estar y miradores, y además, utiliza los desniveles como una manera de dar ritmo al espacio.

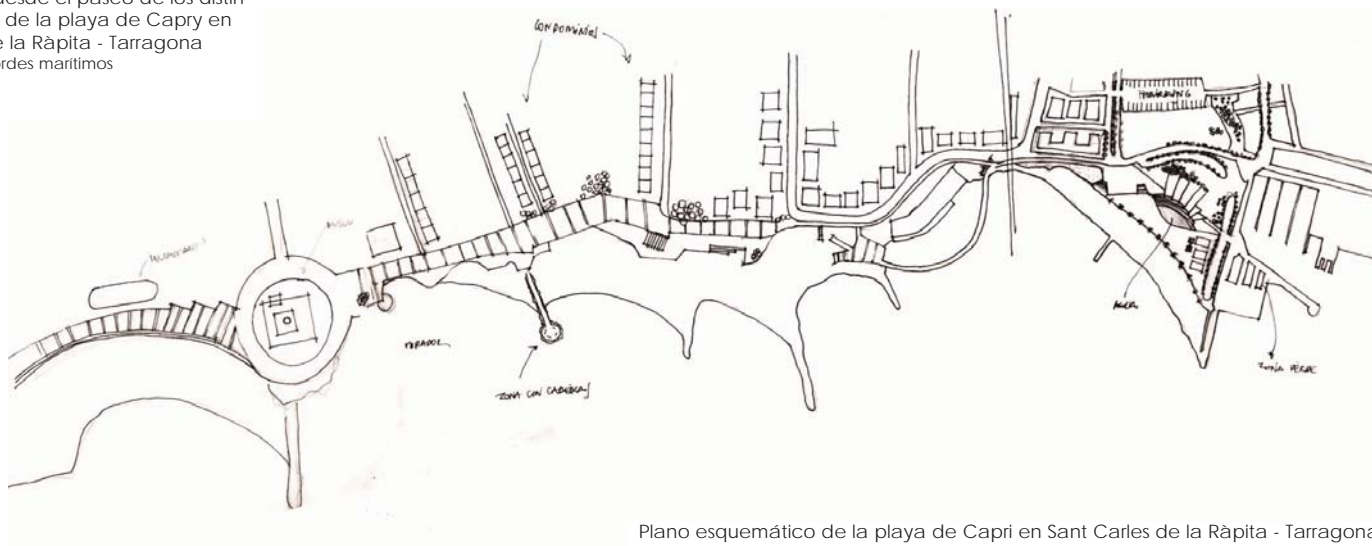


Fotos de dos detalles constructivos que utilizan las texturas de los materiales como elemento compositivo de la playa de Capri en Sant Carles de la Ràpita - Tarragona  
Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles

Fotos aéreas desde el paseo de los distintos momentos de la playa de Capri en Sant Carles de la Ràpita - Tarragona  
Fuente: libro - Bordes marítimos



Foto desde el paseo junto a la zona rocosa de la playa de Capri en Sant Carles de la Ràpita - Tarragona  
Fuente: libro - Bordes marítimos



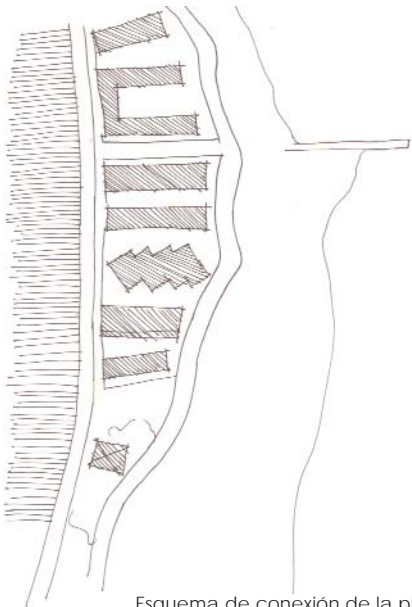
Plano esquemático de la playa de Capri en Sant Carles de la Ràpita - Tarragona





Foto aérea de la playa de Vila Fortuny en Cambrils - Tarragona

Fuente: libro - Bordes marítimos



Esquema de conexión de la playa de Vila Fortuny en Cambrils - Tarragona

El último tramo es interesante como diseño y como espacio público, podría funcionar independiente de su implantación. En el caso funciona muy bien para la zona porque abre un gran espacio con zonas verdes junto al área más densa de la malla urbana. Relacionase de forma directa con el puerto, con la ciudad y con la playa. El hecho de crear un área tan amplia frente a la playa y también que, en esta zona hayan atractivos como el espejo de agua, la edificación para servicios, espacios verdes y el espacios de estar, además de jugar con la textura de los distintos materiales, crea calidades que elevan la eficacia de la zona.

Hemos dejado intencionadamente el tramo intermediario por último pues es un tipo de implantación que aparece en algunas ciudades y urbanizaciones recientes y que nos gustaría comentarlo. Esta es un tipo de situación donde la malla urbana llega hasta la orilla creando una relación directa entre paseo, playa y propiedad privada. En el caso especial de este tramo de Sant Carles de la Rapita se intenta quebrantar esta sensación dando movimiento al paseo en un juego con el perfil de la orilla. También utilizan grandes dimensiones para las zonas de paso, lo que ayuda a retomar la percepción del espacio público. El hecho de tener una construcción con acceso al público también relacionado a las vías de la ciudad acerca el paseo a la utilización ciudadana. Este es un paseo interesante, con una buena solución para este tipo de implantación existente, como forma de retomar el espacio público, pero no nos parece una solución razonable para implantaciones nuevas.

Otro ejemplo claro de este tipo de solución es el del paseo público ejecutado para la playa de Vila Fortuny en la ciudad de Cambrils. Aquí se denota todavía más la pérdida de identidad pública del paseo. Es casi como un sendero o una acera frente a la playa. El paseo en este caso, no logra el acercamiento de la ciudad a este, y hace con que su frecuencia sea limitada a las épocas de veraneo. Por más accesos peatonales que se hagan entre los edificios privados esta zona no logra ser de dominio público. En el paseo de la cala Millor en Son Servera se ha intentado minimizar la relación público-privado trabajando con grandes dimensiones en la zona del paseo frente a las nuevas urbanizacio-

nes. Esta claro que el hecho de resguardar zonas mayores frente a las edificaciones mejora la percepción del espacio público, y que se puede percibir esto en el proyecto. Pero, el hecho de que el paseo esté tan conectado, incluso visualmente, a estas áreas no acaba de lograr el objetivo. En la zona de la Cala Bona, en esta misma ciudad, donde los edificios también se acercan de la orilla rocosa se tiene una menor relación con el espacio privado. El hecho de utilizar materiales que se relacionen más con la naturaleza que con las edificaciones lo conecta al paisaje. Y, en este caso también es muy importante la relación espacial, resguardando una gran área para el paseo.

Presentada la análisis de estos paseos podríamos decir que la relación entre la ciudad y el paseo se establece básicamente de dos formas:

1. los paseos directamente ligados a la malla urbana, sin una vía de límite entre una zona y otra;
2. los paseos divididos por una vía urbana que puede ser de baja o intensa velocidad.

Estas dos categorías, también se subdividen en otras dos, según su conexión visual con la ciudad. Así que las puedo presentar de la siguiente manera:

1. Paseo sin vía pública -

- a. *visualmente conectado a la estructura urbana*. El paseo es percibido como un espacio semi-público;
- b. *visualmente conectado al paisaje local*. El paseo tiene mayor fuerza como espacio público.

2. Paseo con vía pública -

- a. la conexión visual es establecida por la relación que existe con las vías urbanas. Las zonas de interés están entre las vías pudiendo crear espacios externos, independientes de la malla urbana;
- b. conexión visual relacionada a la naturaleza o a la ciudad. Son los paseos con grandes zonas verdes que acaban por crear dos pasos independientes, uno el relacionado a la ciudad y el otro al borde.

Dentro de las variaciones que se denotan en cada uno de los paseos vemos que se pueden cuadrar en una u otra defi-

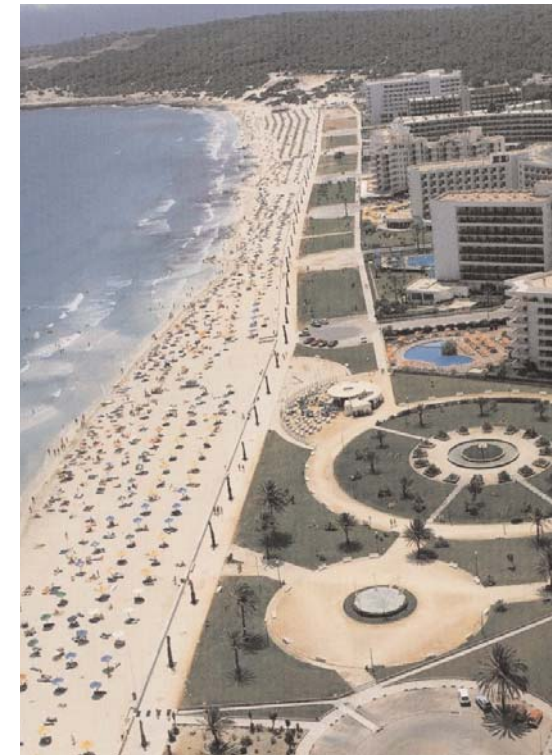


Foto aérea de la cala Millor en Son Servera - Mallorca  
Fuente: libro - Bordes marítimos

nición, según su tramo y el tratamiento dado. Lo que asegura esta clasificación es que muchas veces se critica el hecho de haber una vía que separe el paseo de la ciudad – especialmente en los casos de vías de alto tráfico -, pero por otro lado esta asegura la permeabilidad visual y el acceso al borde, afirmando la característica de espacio público. Es más fácil trabajar la conexión de un área donde haya varios accesos a esta que las áreas que alejan al ciudadano física y visualmente del paisaje del borde.



### 3.3 Conexión entre espacios costeros

Leyendo un ensayo escrito por Kevin Lynch en 1963, titulado “La amplitud del espacio abierto” -que debatía respecto a la percepción, conexión y significado de dicho espacio-, hemos encontrado todavía más argumentos que refuerzan las cualidades del espacio costero como espacio público. Siguiendo el razonamiento de Lynch, que afirma que la percepción de las partes de la ciudad se estimula a través del contraste entre sus espacios, podemos decir que, en este punto, es evidente la fuerza del espacio de orla, ya que esta característica es inherente a él, está presente simplemente por su localización en contraste con la fachada de la ciudad. Este hecho, según Lynch, hace que se perciba el espacio por exposición y contraste, lo que según él es un elemento que consagra la existencia del espacio público. Pero observando la historia urbana de los diversos espacios litorales, sabemos que esta posición de contraste por sí sola no garantiza que el espacio costero sea un espacio público.

No son pocos los ejemplos de ciudades que antes de una intervención en su orla apenas percibían o tenían contacto con su litoral. Barcelona, por ejemplo, ha sufrido esta transformación. Incluso para aquellos que no lo han vivido, impresionan las fotos del litoral antes y después, son imágenes que relatan por sí solas el impacto de la transformación sufrida. En diversos ensayos y descripciones sobre la transformación de Barcelona para los Juegos Olímpicos de 1992 se puede percibir el impacto urbano que ha tenido para sus habitantes. Barcelona era una ciudad cuyo litoral estaba olvidado y no formaba parte de la vida ciudadana. Después de los cambios realizados, a partir de 1992, esta situación se ha revertido y su frente marítimo es uno de los atractivos turísticos más importantes de la ciudad. El éxito de esta zona se refleja en la ampliación del litoral barcelonés, hecha con ocasión del Fòrum 2004, cuando el ayuntamiento aprovechó para inaugurarla. Esta nueva área está pasando por el mismo proceso de transformación que ha tenido la costa de la zona olímpica, puesto que hasta el año anterior era un litoral rocoso, poco frecuentado. El simple hecho de haber sido transformado ha incentivado la gente a visitarlo y se puede notar el incremento de visitantes y el interés que ha despertado. Además, el área de la malla urbana cercana al litoral también se revitaliza con las intervenciones ejecutadas, dado que la modificación de la zona litoral promueve la revalorización del suelo urbano. Este tipo de cambio

tiene el potencial de estimular transformaciones también en las diversas zonas cercanas a él y no solamente en las calles que están directamente conectadas con la orilla.

En todos los proyectos que han logrado rehabilitar las zonas de borde, las actividades empleadas para estas áreas, juntamente con su conexión con la ciudad, han proporcionado un significado adecuado que aproxima el ciudadano al paseo. Sin embargo, el exceso de usos y/o una exagerada densidad de edificaciones puede llegar a descaracterizar este tipo de área, convirtiéndola en un espacio de borde que actúa simplemente como un sendero de coches o en áreas semi-privadas. La dificultad yace en encontrar un “término medio”, una fórmula capaz de funcionar para este tipo de espacio, una estrategia que obedezca a las relaciones con la ciudad y que también respete y valore las características naturales.

Volviendo a las reflexiones de Lynch, cuando habla de la importancia del significado en los espacios de la ciudad, una vez más fortalece la idea de que el espacio de borde tiene cualidades que lo potencian como espacio público más fácilmente que un parque, por ejemplo. Una mínima intervención ya puede significar un estímulo para la aproximación y utilización de este área, dado que los elementos naturales existentes ya funcionan como estímulo del área, como por ejemplo una puesta del sol o el simple hecho de observar una imagen distinta a la de la ciudad. En general, los espacios públicos dentro de la malla urbana carecen de elementos naturales fuertes, y tienen de emplear componentes artificiales para producir nuevas confrontaciones. En el espacio de orla el elemento artificial es un complemento más que puede estimular su repertorio de acciones.

Los elementos artificiales también pueden servir para estimular la utilización de nuevas áreas dentro de un mismo paseo litoral. En las ciudades suele pasar que una vez alteradas las zonas centrales junto al borde, luego se vuelve difícil estimular la utilización de las demás zonas litorales. En este sentido el elemento artificial se vuelve muy importante en la cali-

ficación y valorización del nuevo espacio. Para ilustrar algunas de las ideas expuestas, trabajaremos con una ciudad española emblemática, cuyo litoral es un elemento vital de su estructura. También es un sitio que de modo general conecta con sus visitantes de forma muy intensa y en el cual la gente suele comentar que “siente ganas de quedarse”. Esta capacidad de transmitir proximidad tiene mucho que ver con la belleza de su costa, cuya intervención ha sabido adaptarse a los diferentes perfiles urbanos de la ciudad. Además creo que en este ejemplo, y por sus características urbanas, se puede percibir claramente la interacción de los elementos externos y también las cualidades de los elementos artificiales. El elemento artificial, además de ser un atractivo, también puede dar un nuevo significado al espacio dentro del contexto de la ciudad. Para ilustrar tales ideas, analizaremos los distintos paseos a lo largo de la costa de la ciudad de San Sebastián.

## LA COSTA DE SAN SEBASTIÁN

En la ciudad de San Sebastián podemos distinguir cuatro paseos distintos. Dos funcionan como elemento de paseo/playa; el primero está conformado por las playas de La Concha y Ondarreta; el segundo paseo está al otro lado del río Urumea, en la playa de La Zurriola. Los otros dos paseos se caracterizan por una mayor relación con la naturaleza, uno de ellos es el Paseo Nuevo, un paseo tipo sendero que bordea el monte Urgull y conecta los paseos anteriormente citados. El cuarto paseo, junto a la orla que, en este caso, funciona más bien como un “espacio de reposo”, se llama Peine del Viento; es un área abierta que estimula a la reflexión y a la observación de la naturaleza, y, en este caso también la naturaleza artificial, ya que desde este punto se puede apreciar la vista de la fachada de la ciudad. Observar el desarrollo de las zonas litorales de San Sebastián fue una tarea muy interesante, puesto que es una ciudad consagrada por su antiguo paseo en la playa de La Concha, que está directamente conectado con el centro de la ciudad y que sigue por la playa de Ondarreta. Los demás paseos son intervenciones más recientes, que optaron por



El espacio Peine del Viento en San Sebastián visto desde la ciudad  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



La vista de la fachada de la ciudad desde el espacio Peine del Viento  
Fuente: Martín González

implantarse con elementos artificiales fuertes, con el objeto de conquistar al usuario y consagrarse como espacio público. La observación de estos paseos también nos servirá para aplicar algunos de los conceptos establecidos por Lynch en el ensayo anteriormente citado.

Los elementos externos, como la escala de la ciudad y la posición de la trama de la malla urbana, también influyen en la cuestión de la percepción del espacio del borde, puesto que la relación de permeabilidad aumenta a medida que la ciudad es menor. En el caso de San Sebastián estos factores actúan de forma aun más especial. Es una ciudad de dimensiones confortables, llena de mojonos, fácil de dominar, tanto para sus usuarios como para sus visitantes. Además de la escala y la trama, la morfología de la costa de San Sebastián, que es una bahía cerrada, permite un mayor contraste con la ciudad desde varios puntos de vista. Por su configuración y reforzado además por el hecho de poseer una isla enfrente, en San Sebastián siempre tenemos puntos de vista contrastados. Cuando el observador está dentro de la malla urbana y mira hacia la orilla, la visión de la isla contrasta con la sensación de “estar en la ciudad”. En contrapunto, cuando el observador se posiciona en los extremos de la bahía de la playa de La Concha, la ciudad pasa a ser el elemento de contraste principal, puesto que ambos espacios están más relacionados con la naturaleza. Esta sensación de contraste, con menor fuerza, también está presente en la playa de Ondarreta. En la ciudad de San Sebastián, junto a la orilla, siempre tenemos la percepción de los elementos contrastantes: el natural/espiritual y el urbanizado/material.

Para Lynch, bien al igual que para muchos autores que se han preocupado por la cuestión de la imagen de la ciudad, la secuencia de vistas o espacios es un factor crucial en el diseño del sitio. Las transiciones entre los elementos de interés, naturales o artificiales, refuerzan estas secuencias visuales en la ciudad de San Sebastián. Por su morfología los paseos no son demasiado extensos y las diferentes topografías entre los caminos también contribuyen a la idea de cambio de espacio. El paseo de La Concha, que es el mayor paseo de San Sebastián, tampoco acompaña toda la bahía, puesto que está cortado por el parque Miramar. El parque marca otra transición que causa interés y atrae al peatón.

En esta ciudad, cada paseo está tratado como un espacio diferenciado. Así como cada zona donde está implantado es morfológicamente distinta, se adoptaron tipologías distintas. No hay una conexión coherente entre los paseos, hay conexiones muy sutiles, como por ejemplo la utilización de materiales similares -como el caso del hierro, que está presente en las barandillas, acompañando el paseo de La Concha, con excepción de la zona del Peine del Viento. Como he comentado, cada paseo está integrado a la zona directa con la que se comunica. Los materiales utilizados en ambos paseos se integran a su área, no compiten con ella. En las distintas zonas siempre hay elementos destacados, siempre hay un juego visual para seducir al observador.

#### a. PASEO DE LA ZURRIOLA

Por ejemplo, cuando Lynch dice: “debemos preocuparnos de los puntos centrales de actividades de los espacios abiertos, en relación con las rutas de acceso. Un gran espacio abierto, carente de actividad, es en realidad una barrera entre los diferentes grupos sociales, en vez de ser un terreno de encuentro común”, podemos interpretar este concepto utilizando la playa de La Zurriola, junto al río Urumea, que por el hecho de estar al otro lado del Monte Urgull, separada del centro de la ciudad por la montaña, ha buscado conectarse a ésta a través de la construcción de un edificio emblemático, el Palacio de Congresos Kursaal, del arquitecto Rafael Moneo. Éste es un espacio semi-público que está destinado a congresos y presentaciones pero que también posee bares y tiendas para los usuarios del paseo. Además hace la conexión visual del espacio desde la avenida que está junto al río Urumea, donde se encuentra uno de los accesos a la ciudad. El edificio está concebido como grandes cajas de material translúcido que se iluminan por la noche. Junto al edificio del Kursaal fue hecha una remodelación del paseo, creando un espacio distinto, con materiales relacionados con la edificación. El conjunto conforma un área que invade la playa, quebrando la rutina del paseo.

El hecho de que el Kursaal también actúe como una escultura arquitectónica, incentiva la visitación del espacio, la



La vista del Edificio Kursaal desde los márgenes del río Urumea

Fuente: Cíbele Vieira Figueira



El Edificio Kursaal iluminado por la noche

Fuente: Cíbele Vieira Figueira

actividad principal, en este caso, es la contemplación. Además de su forma y actividad, este edificio también se ilumina por la noche, lo que le aporta nuevamente un atractivo. Esto promueve que el paseo también tenga utilización nocturna, un factor que, añadido a los bares del paseo y del propio Kursaal, garantiza su frecuentación. Además, estimulando la frecuencia de paso de los usuarios, se garantiza la sensación de seguridad. El hecho de construir este edificio emblemático fue esencial en este caso, dado que esta playa no está conectada directamente al centro de la ciudad como las demás. Si no existiera tal edificio, aliado a la renovación del paseo, éste sería un paseo utilizado apenas por los habitantes más cercanos a la zona.

El “edificio-escultura”, cuando es bien aplicado, constituye un elemento fundamental para la revaloración del área de borde, como por ejemplo podemos observar en la ciudad de Bilbao. El Museo Guggenheim ha sido el principal atractivo en el plan de desarrollo urbano y planificación territorial para el área de borde de la Ría de Bilbao, y ha atraído a millares de turistas. Toda la renovación del borde es importante, pero el hecho de tener un elemento clave garantiza la frecuencia de paso inicial de la zona; el éxito de la continuidad de su utilización será obra de la armonía del conjunto. Con esto no queremos defender que cada ciudad deba tener un Guggenheim, hecho que ya está ocurriendo; incluso no defendemos su tipología arquitectónica, lo que argumentamos es que una obra importante con una función de acuerdo con la zona donde será implantada ayuda a valorizar el suelo urbano.

#### b. EL ESPACIO PEINE DEL VIENTO

Otra cita de Lynch, del mismo estudio, sirve para describir otro de los bordes de San Sebastián, cuando nos habla de la búsqueda de quietud y calma como un estímulo deseable dentro de la ciudad: “Lo que deseamos es una densidad menor de los estímulos, pero particularmente de un modo que no esté tan sobrecargado en sus estructuras como lo están en una sociedad urbana. Nuevas clases de percepciones deben ser descubiertas”. El espacio creado por

Chillida, el paseo Peine del Viento, parece inspirado en estas palabras; ejemplifica muy bien el concepto de quietud y calma buscado por muchas personas dentro del espacio urbano.

En este paseo, contemplar es la actividad principal. Lo interesante, en este caso, es que el mensaje del espacio es tan fuerte, que hoy en día, incluso con la excesiva presencia de visitantes que tiene, especialmente en verano, sigue transmitiendo esta sensación de tranquilidad junto a la naturaleza. La percepción por contraste de la ciudad es uno de los elementos que refuerza esta sensación. Desde allí vemos la ciudad distante, como un elemento a parte, y las esculturas en el mar, distanciadas y inalcanzables por sus visitantes, son el elemento visual de tranquilidad. Este paseo se encuadra perfectamente en la percepción por exposición/contraste citada por Lynch, al ser ésta su característica fundamental, observable desde el borde de la ciudad y desde el espacio hacia la ciudad. Desde el paseo de La Concha se vuelve un espacio atractivo visualmente por sus esculturas que complementan la naturaleza.

Cuando se refiere a la conexión del espacio público y la ciudad, otra vez Lynch parece referirse al paseo Peine del Viento: "El sistema de espacio abierto, entonces, puede ser usado como un poderoso medio para extender lo intelectual y emocional del ciudadano en todas sus fases, ayudándolo a comprender el medio físico y social que lo rodea; ayudándolo a relacionarlos consigo mismo". La fuerza visual desde este espacio, así como desde la ciudad hacia él, reflejan su significado y relación con la ciudad como espacio percibido y de percepción. Tiene la función de espacio de aprendizaje, donde uno se sensibiliza cuando está en conexión con la naturaleza. Esta misma relación también se percibe desde el Paseo Nuevo. En el caso de San Sebastián los elementos externos han contribuido felizmente a la composición del frente marítimo. Elementos como la topografía y la morfología local son esenciales en la configuración de tales espacios.

Junto a este ensayo de Lynch se publicó el ensayo del también profesor del MIT (Massachusetts Institute of Technology)



Las esculturas junto al mar en el espacio Peine del Viento  
Fuente: Cibele Vieira Figueira

Gyorgy Kepes, que sorprende por la actualidad de sus ideas. Afirma que los monumentos públicos contemporáneos deberían ser elementos que invitasen a la reflexión de nuestra civilización urbana, elementos que deben servir para que el individuo perciba su medio y aprenda a defenderse de sí mismo. Así que acaba proponiendo, para ejemplificar el texto, que las plantas depuradoras de agua se localicen en zonas atractivas de la ciudad, como un símbolo, una escultura urbana. Ésta es una de las ideas que está presente en el nuevo paseo urbano junto al Fòrum 2004 de Barcelona.

A pesar de que, hasta ahora, en el análisis realizado nos hayamos referido básicamente a la observación genérica, a la gran escala urbana, al referirnos a los elementos de conexión entre los paseos de orla, está claro que tal conexión únicamente funciona cuando va acompañada también por la calidad de los pequeños elementos urbanos. Estos elementos tienen el poder de cualificar el espacio público, creando un espacio significativo. En las ciudades citadas, San Sebastián, Bilbao o Barcelona, las texturas y formas que aparecen a lo largo del paseo se relacionan con las edificaciones y el entorno, y esto forma parte de su atractivo. El mobiliario urbano está diseñado para conceptualizar el lenguaje del paseo, pero también para conectar con el medio urbano existente.

El mobiliario urbano, en muchos casos, permite jugar con la imaginación del usuario. En los paseos litorales, que se caracterizan por su función de ocio y paseo, la libertad para crear componentes distintos es todavía mayor. En el paseo de Bilbao, en el que la orilla no posee el atractivo de la playa, se ha cuidado todavía más el detalle de los pequeños elementos urbanos. Allí encontramos desde esculturas hasta biciletarios que juegan con nuestra imaginación.

La ciudad, como elemento de fondo del paseo, ocupa un papel muy importante en San Sebastián. En muchos lugares esta relación no está cuidada, pues sólo se percibe desde el agua. Aquí, por la configuración existente, esta relación es una constante, es una visual importante desde los paseos junto a los extremos de la bahía. Desde estos puntos vemos la importancia de la uniformidad de las formas y texturas del plano de la ciudad. Éste es uno de los mayores erro-



res de muchas ciudades con urbanizaciones más recientes, tanto en América como en Europa. El agua siempre es un atractivo, y todos quieren estar lo más cerca posible de ella. En muchas de estas nuevas urbanizaciones, la fachada de la ciudad como conjunto no es respetada, y pasa a formar parte de una competitividad entre las distintas fachadas y esto genera un desorden visual muy difícil de corregir.

Probablemente lo que hace de San Sebastián un sitio único es el conjunto de todas las características comentadas. Destacaríamos también la multiplicidad de espacios y la belleza natural como dos factores fundamentales. El paseo, en sus distintos momentos, ofrece una variada gama de funciones y espacios de estar que se adaptan a los distintos tramos de la ciudad. En los diversos paseos encontramos los típicos bancos de plaza que reúnen a la gente mayor como también hay plataformas que permiten que la gente joven se reúna para ver la puesta de sol, por ejemplo. Esta variedad de usos garantiza la frecuentación del lugar por parte de las distintas generaciones, lo que enriquece el espacio público. La fuerte identidad de cada rincón de esta ciudad también refuerza su identidad como un sitio especial.

Seguro que la secuencia de los espacios que acompañan el borde, donde se consigue en esta ciudad no perder la unidad, le otorgan la imagen del conjunto, que es fácilmente reconocible. Lo que es visto y sentido como “agradable” por sus usuarios y visitantes. La conexión que se observa en sus distintos espacios nos va ofreciendo distintos modos de utilización y conformación sin perder la idea de espacio único. Lo mismo debe pasar entre los diversos medios que componen las ciudades costeras, incluso cuando existan características tan distintas como parques o centros urbanos, éstos deben buscar elementos de conexión que transmitan la idea de continuidad, de que salimos de un medio para entrar en otro pero no abandonamos el lugar de excepción ligado al borde natural que pertenece a la ciudad.



El paseo de Bilbao junto a la ría.  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



El biciletario - el paseo de Bilbao  
Fuente: Cibele Vieira Figueira

### 3.4 Configuración costera

El borde de agua siempre es un atractivo dentro de un medio urbano, pues funciona dentro de la ciudad como un modo de salir de ella, si no en el plano físico, por lo menos en el plano espiritual. La presencia de la orilla es un atractivo, dentro de la ciudad, que siempre está asociado al ocio, al paseo o al deporte.

Si por un lado el acercamiento de las ciudades a sus bordes de agua es un hecho sorprendentemente reciente, también ha sido un descubrimiento urbanístico que ha saltado con una fuerza impresionante. En los últimos veinte años, la gran cantidad de proyectos urbanísticos ejecutados en zonas costeras, en varios sitios del mundo, nos está ofreciendo un laboratorio real de proyectos que, en este momento, se pueden analizar y avalar a partir de sus éxitos y fracasos. Esta necesidad de análisis, se percibe al observar muchas de las publicaciones recientes. Incluso muchos libros ya analizan el “producto borde” como un elemento con fuerza en la ciudad, sea éste una carretera que delimita el crecimiento, una cadena de montañas o el objeto central de nuestro estudio, *los bordes de agua*.

El interés por las zonas del borde ha sido impulsado, en un primer momento, por la revitalización de las zonas portuarias. Estas grandes zonas, en general centrales, fueron las primeras en llamar la atención de los responsables, por la necesidad de cambiar su uso, que ahora podría ser de ocio. Este cambio, que haría más atractiva la zona, también solucionaría el problema de qué hacer con espacios tan grandes y centrales que, con los años, habían ido perdiendo su función original. Además, las intervenciones realizadas valorizaban la fachada de la ciudad, aumentando su valor turístico. Económicamente es un valor muy importante, pero no siempre está relacionado con los intereses y las necesidades de los habitantes. El área de nuestro estudio, como en el caso de las zonas portuarias, también despierta el interés económico y turístico, pero potencialmente se relaciona más al habitante de la ciudad.

Estas nuevas zonas se fueron incrementando en las ciudades, por el éxito de la revitalización de las zonas portuarias, especialmente en aquellas que no tienen función de borde/playa. Después de las grandes inversiones y la aproxima-



Paseo Copacabana - Rio de Janeiro  
Fuente: libro - Burt Marx, espaços da arte brasileira

Paseo en Torrevieja - Alicante  
Fuente: libro - Al lado de



ción del ciudadano a la orilla, la ciudad acabó por descubrir las áreas colindantes al puerto, que también “clamaban” por una forma de conectarse con la ciudad. Estas zonas colindantes y centrales del borde, en un primer momento, fueron interpretadas como grandes senderos, o como una gran calle que simplemente acompañaba la línea de la costa. Por eso podemos observar que, en general, los primeros proyectos que surgieron para este tipo de área, son largos caminos que discurren a lo largo de la orilla. En general están divididos en espacio para peatones y ciclistas y tienen la intención de permitir el acercamiento al paisaje natural. En muchos de estos primeros paseos, el elemento protagonista era el diseño dado a la acera, como por ejemplo en el paseo de la ciudad de Rio de Janeiro, donde el diseño de este espacio se ha convertido en una de las postales de la ciudad.

Poco a poco, esta tendencia fue cambiando y por lo que hemos podido observar, en los proyectos más actuales podríamos afirmar que la tendencia ahora es valorar el borde como espacio público, no especialmente como un camino.

La función de sendero sigue estando presente, obviamente, pero ya no como elemento fundamental. La preocupación por la creación de espacios atractivos es un objetivo a ser logrado. En España hay un ejemplo muy significativo e impactante que ejemplifica gráficamente lo que intento contar, me refiero al Paseo Marítimo de Torrevieja, en Alicante. Este paseo resume en su morfología la búsqueda de la consolidación de este tipo de área como un espacio real. Es un paseo que estaba muy limitado por la excesiva masificación de edificaciones que llegaban hasta la orilla, de forma agobiante, dejando un área muy reducida entre la malla urbana y la línea de costa. En este proyecto se ve que la preocupación principal del proyectista fue la creación de espacios públicos que de alguna manera aumentaran el contacto con el mar, haciéndonos olvidar la trama urbana.





Fuente: libro - Al lado de

El paseo de Torrevieja ha buscado establecer una nueva relación con el borde edificado creando zonas de descanso y contemplación. Esta actitud proyectual ha transformado el borde marítimo en un espacio público que ha aproximado la ciudad y la orilla.



Fuente: libro - Al lado de

Al observar la implantación de este proyecto se percibe la búsqueda de espacios abiertos, se procura que no sea únicamente un sendero que acompaña el espacio natural sino que intente conformar espacios atractivos en la ciudad. Veo que esta necesidad de que el paseo no sea simplemente una faja que sigue el camino marcado por la ciudad y el litoral empieza a reflejarse en muchos de los proyectos más recientes, como es el caso de esta intervención.

Es bastante recurrente encontrar situaciones similares a la ciudad de Torrevieja, donde el borde de agua esta condicionado por una fuerte marcación del límite de tierra y por las edificaciones circundantes. Hasta ahora la solución para este tipo de caso eran los paseos lineales. Y, aquí, es donde observamos el cambio en la actitud proyectual, ahora se trata de trabajar con espacios que permitan una mayor permeabilidad entre el paseo y la ciudad, sin una línea tan rígida de división.

Observando los proyectos más recientes, en especial los de los últimos diez años, se puede percibir una tendencia a reconocer la necesidad de espacialidad de este tipo de zona. En estos proyectos, la necesidad de caminar no es el principal foco del proyectista, la cuestión del “estar” ha adquirido mucha fuerza. La orilla ya no es un lugar que se vuelve atractivo por su simple paisaje que contrasta con la ciudad, y sí como paisaje de intervención dentro del paisaje natural.

La cuestión del paisaje natural dentro de la ciudad es otro tema que está siendo bastante discutido por diversos trabajos de teoría urbana; varios autores reflexionan sobre esta cuestión. Yo misma, cuando me propuse llevar a cabo este estudio, tenía una posición bastante distinta a las conclusiones a las que he llegado al final de este trabajo, pensaba de modo más radical, volcado únicamente a la preservación de la naturaleza. Razonando sobre el tema veo que según las proporciones de una ciudad, sus usos y necesidades, y según las características naturales del lugar, requiere un tratamiento diferenciado, que valore el suelo urbano y proteja el área natural. Las zonas simplemente naturales, ais-

ladas en el medio urbano, acaban deteriorándose por el mal uso y la polución que resultan del inevitable abandono. La participación de la comunidad, incluso esporádica, como simple visitante del lugar, asegura su mantenimiento.

De hecho, el paisaje natural dentro de la ciudad, cuando no está tratado de una forma ordenada, acaba por crear zonas inseguras, no frecuentadas por la población, que acaban marginadas por la falta de uso. El tratamiento de determinados puntos de estas zonas naturales aproxima la gente a la orilla, especialmente en el caso de los bordes de agua, haciendo que se descubra todavía más la naturaleza del lugar. He vivido una experiencia así en Porto Alegre, pues desde el año 2000 ha empezado a realizarse la Bienal de Artes y una de las instalaciones ha sido realizada en un espacio junto al borde. Estaba en un área verde plana y extensa que termina en un muelle natural que se adentra en el lago de la ciudad. Al aislar la zona para visitarla, se permitía además de visitar la exposición central caminar por la zona y admirar algunas esculturas propuestas por artistas en el muelle. Este hecho ha permitido la permeabilidad de este espacio que raramente es descubierto por el usuario de la ciudad, que por comodidad y seguridad acaba manteniéndose cercano a la avenida.

Sobre la revitalización del borde costero, además de ser un fenómeno recurrente en la actualidad, también se puede decir que se ha globalizado bastante en sus usos y necesidades dentro de la malla urbana. Obviamente está condicionado por factores como el clima, pero diría que solamente en los casos más extremos. Está mucho más condicionado por el tamaño de la ciudad y su topografía que por otros factores. Es decir, por las necesidades de un elemento de borde en una ciudad de más de un millón de habitantes, con características metropolitanas, donde, independientemente de si el borde es fluvial, lacustre o marítimo, su principal función será la de veraneo. Ésta es sólo una utilidad más dentro de las posibilidades que la ciudad ofrece. Hablando desde el punto de vista del habitante de una ciudad -no importa que viva en Río de Janeiro o en Barcelona-, éste tendrá las necesidades de disfrutar de los usos urbanos ofrecidos por el paseo de manera similar. En general, cuando se vive en ciudades de características urbanas como éstas,



Vista del paseo de la Playa Jardín en  
Puerto de la Cruz - Tenerife  
Fuente: libro - Bordes marítimos

bañarse no es el objetivo principal. Acabamos, en cuanto habitantes, por disfrutar más de los chiringuitos, de las zonas de paseo, de deporte o paradores con mayor frecuencia que de la propia función de playa. Por esto, en general, salvando necesidades regionales y culturales, se puede observar los proyectos de este tipo de área con generalidad.

También en relación con las necesidades de uso, hay ciudades que empiezan a exigir su encuentro con la zona natural. Veo esto acontecer en Barcelona, que en ocasión del Fòrum 2004 ejecutó el proyecto de extensión de la costa que, de cualquier forma, ya era reivindicado por la población a través del excesivo uso que se da a las zonas que ya poseen intervención. Otra ciudad que pasa por un fenómeno similar es Porto Alegre, incluso sin disponer de un paseo de orla. En su orilla vemos una utilización de ocio hecha por el ciudadano como si allí ya estuviera su paseo. Al igual que éstas, muchas ciudades demandan a través del uso un borde que se conecte a la ciudad y que permita el usufructo de la zona.

En general, cuando las ciudades poseen un límite natural de agua, que no esté edificado hasta sus límites, se enfrentan a dos cuestiones esenciales: cómo tratar este borde y como conectarlo a la malla urbana. En muchas ciudades el problema de cómo conectar se agrava por autovías que seccionan la ciudad en dos partes y crean una barrera que dificulta todavía más el acercamiento al borde.

Este objetivo, de conexión y permeabilidad, se puede percibir en el proyecto de la zona costera de Tarragona, citando otro ejemplo de la costa catalana, que está muy marcado por la remodelación de su frente litoral y que se ha tenido que adaptar al gran inconveniente que era la línea ferroviaria que cortaba la ciudad. Por eso en el paseo de esta ciudad se trabaja a distintos niveles, que intentan y al final logran hacer que el observador olvide este inconveniente. Es un paseo singular, que se compromete

Vista del borde de Tarragona desde la ciudad  
Fuente: Catalogo turístico de Tarragona





te mucho con la topografía local y sus principales puntos de interés, como el anfiteatro romano. Más que un paseo que sigue la línea de la costa, éste se divide en varios paseos que suben por la ciudad y van proporcionando vistas del mar. La topografía proporciona espacios peculiares en los paseos, que acaban por aprovecharse de los desniveles para crear paraderos interesantes. El paseo del Puerto de Tenerife es otro ejemplo claro de estas posibilidades.

Hay diversos proyectos costeros interesantes a lo largo de la costa española, algunos muy comprometidos con el entorno, principalmente en sitios singulares como el caso de Empúries, donde la gran preocupación es el acercamiento a la naturaleza. Funciona como paseo y sendero, ya que por su ubicación, alejado del centro urbano, no tiene que comprometerse con la ciudad. Más comprometido con la conexión a la ciudad y, en este caso también con el estado y comportamiento de las rías, es el proyecto de recuperación de la ribera del río Gállego en Zuera. Este proyecto fue precedido de una regeneración del agua por considerar que de este factor también depende el grado de acercamiento a la zona. El segundo punto fue el proyecto de revitalización del área con propuestas de ocio, como un parque y los espacios de paseo. Otro elemento interesante de este proyecto son los materiales, que funcionan como indicadores de los caminos propuestos, pero también están preparados para adaptarse al ciclo fluvial.

La verdad es que mirando la cantidad de proyectos de la costa española podríamos decir que hay aquí una pequeña síntesis del movimiento existente. Encontramos a lo largo de la costa diversos ejemplos que es interesante observar más detenidamente.

La configuración del litoral, como hemos podido ir verificando a lo largo de las descripciones de los diferentes paseos, puede presentarse de formas muy distintas. Algunas más conectadas al borde, otras a la ciudad, o a la topografía, edificaciones o a algún elemento especial, natural o no. Si por un lado una topografía más accidentada, con grandes desniveles, por ejemplo, parece hacer más difícil la conexión entre el borde y la ciudad, por otro lado propicia muchas más



Dos vistas de la zona de borde del río Gállego en Zuera.  
Fuente: libro - Al lado de





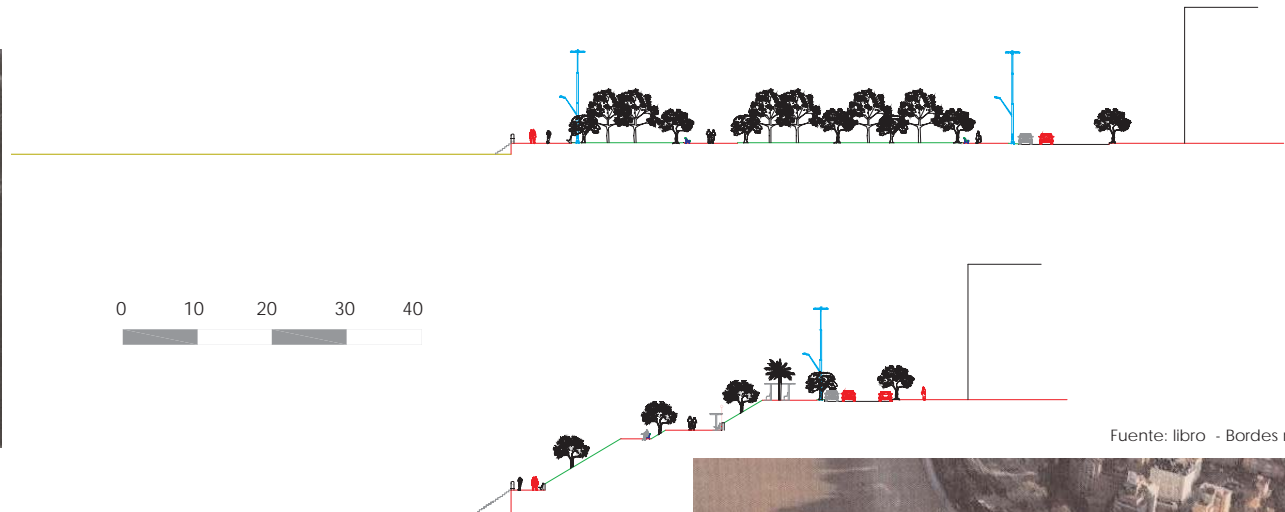
visuales, observadas desde distintos sitios, que facilitan la conexión con el espacio, que de alguna forma ya participa de la imagen del lugar. Intervenir en un borde así puede resultar más fácil, dado que la imagen del lugar ya participa del imaginario urbano.

Al contrario de lo que pueda parecer, los bordes que están al mismo nivel de la ciudad no crean este tipo de imagen de referencia, y por eso se tienen que crear puntos de conexión mucho más evidentes y ejes que los conecten visualmente con el medio urbano, precisamente porque no forman parte del imaginario local. Y, en este caso, todavía es más difícil el caso de los bordes de agua dulce, que no tienen el mismo atractivo de veraneo que los bordes marítimos.

Como vemos, el borde puede presentarse de diversas maneras; para cada configuración existe un reto al que enfrentarse a la hora de proyectar. Lo importante es reconocer dentro de estas diferentes configuraciones y morfologías el potencial local, que puede ser valorado como atractivo de utilización y visualización del área.



Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles

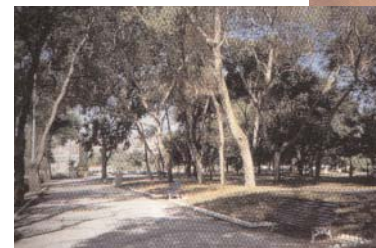


Fuente: libro - Bordes marítimos

Fuente: libro - Bordes marítimos



La costa de Santander, Cantabria presenta dos situaciones topográficas distintas. En las zonas más elevadas el borde marítimo forma parte de las visuales de la ciudad. Cuando la ciudad está al mismo nivel del borde este contacto visual se pierde y debe ser establecido.



### 3.5 Ciudad y límite natural

La naturaleza confiere al lugar carácter e identidad, más que cualquier otro elemento otorga distinción al espacio, volviéndolo diferente y único. La relación establecida entre la ciudad y la naturaleza es uno de los aspectos más delicados en el caso de los proyectos de borde. La intención de este trabajo no es analizar la necesidad de la intervención, dado que en la mayoría de los casos evaluados, y también en el caso específico de Porto Alegre, la urbanización de la zona es un hecho inevitable y, por eso, debe ser planeada para adaptarse del mejor modo al ambiente natural. En este apartado pretendemos verificar cómo se han conservado estas características naturales en el caso de los espacios insertos en los centros urbanos e intuir de qué manera se pueden enaltecer sus características especiales, revitalizando zonas menos atractivas.

Es evidente la diferencia que hay entre una ciudad como Río de Janeiro y una como Amsterdam, respecto a la concepción del espacio; ambas poseen carácter y identidad específicos y su relación con la naturaleza es muy distinta. El paisaje creado por el hombre desde el punto cero permite una mayor libertad proyectual, y la imagen del paisaje está compuesta por los elementos artificiales que surgen de la misma intención proyectual definida por el hombre. A la hora de proyectar junto a lo natural, nos detenemos en una estrecha línea que surge entre la necesidad del cambio y el respeto por la imagen establecida. Utilizar el caso de Río de Janeiro para facilitar la exposición gráfica del problema es una alusión demasiado simple; a la hora de proyectar, la mayoría de las ciudades no nos brindan tan fácilmente sus encantos naturales. Por eso, aquí, buscamos vislumbrar los matices del proyecto urbano que son capaces de resaltar tales cualidades.

Al investigar las relaciones entre la ciudad y sus rasgos naturales hemos descubierto las principales diferencias entre los paseos marítimos (que tienen en general el uso de playa o el portuario) y los bordes de agua dulce, que poseen poco uso de playa y principalmente están relacionados con usos deportivos o de encuentro con la naturaleza. El caso de Porto Alegre conjuga ambas situaciones de forma que se caracteriza por combinar las principales diferencias existen-



Fotos diurna y del atardecer del  
Parque del Ter Central en Girona  
Fuente: revista ON nº 203



tes entre los paseos marítimos y los que bordean un río o un lago. Al encontrarse en una zona urbana densa y al poseer su lago unas dimensiones que no permiten ver su otra orilla, éste toma la dimensión de un espacio abierto, exige por un lado ser tratado como paseo pero también tiene una relación distinta con su borde, que no es de arena o piedra, ni tampoco exige el uso de playa, aunque sea posible. Por estas características, se puede decir que necesita las grandes áreas de los paseos marítimos pero, como en los bordes fluviales, debe tener una mayor relación con la vegetación local, puesto que no tiene el uso expreso de playa. Su situación dentro de la ciudad también es excepcional, puesto que está bordeada por una zona de parque que sirve de transición con la estructura de la ciudad. El hecho de mirar al paseo de orla teniendo en la mente la imagen de un borde concreto, como el de Porto Alegre, me ayuda a observar con mayor atención los puntos relacionados con ambos paseos.

Un buen ejemplo de cómo valorizar los rasgos naturales de un lugar, de resaltar la belleza natural con elementos artificiales, que estimulan la mirada del observador, es el caso del Parque del Ter Central, en Girona. En este caso vemos como un proyecto que busca respetar al máximo e interferir lo mínimo en el paisaje, puede devolver el paisaje ignorado al medio urbano. Aquí se nos presenta de forma clara cómo los proyectos para los cauces de los ríos, a diferencia de los bordes marítimos, poseen una mayor libertad de interpretación, y por eso proporcionan una relación mejor con la naturaleza. Los paseos marítimos, al tener una pre-interpretación de uso, como ambiente de playa o como puerto, ven limitados los proyectos. La belleza de proyectos como el Peine del Viento, de San Sebastián, radica precisamente en la utilización de una nueva interpretación, su relación con el paisaje es de mediación con el ambiente, convirtiendo la ciudad en un paisaje que admirar, interactuando con los elementos naturales de la bahía. En este proyecto se ha buscado la relación del observador pasivo con el ambiente, como suele ocurrir en los bordes de lagos o ríos. Los lími-

tes se establecen de distinta manera, también porque el mar siempre impone mayor respeto por su capacidad de transformación: las mareas o la alteración de la línea de costa. Los ríos tienen a su favor una mayor constancia respecto a los fenómenos naturales, además de permitir que la vegetación comparta sus límites. De modo general, las barreras artificiales de un proyecto, presentes en ambos casos, suelen ser más sutiles en el caso de los bordes de agua dulce.

Volviendo al proyecto del Parque del Ter Central, el propio autor explica que una de las claves del proyecto era “el tono que debería tomar el nuevo espacio, entendido como el conjunto de referencias culturales y paisajísticas cuya consideración es necesaria para definir los modelos de equilibrio entre el uso metropolitano y las vocaciones naturales del lugar”. En este caso optó por introducir elementos puntuales como una miranda-faro, un puente peatonal, un balcón-observatorio y un pequeño muelle. Usos como los carriles bici están junto al borde de la ciudad, para interferir lo mínimo posible en el aspecto natural. Este proyecto ha aproximado la ciudad de Girona a la orilla de este río, lo que acaba por promover un mayor cuidado del agua del río, que mientras no participe como elemento del ambiente urbano, permanece olvidado y más sujeto al depósito de residuos en su cauce.

La elección de los materiales en este proyecto es otro elemento que ha buscado integrarse al lenguaje del lugar. La utilización de hormigón, madera y acero corten se relaciona con los colores del paisaje. En este paseo/parque se juega especialmente con los colores rojizos del paisaje, definido por los árboles típicos de la zona. Al mezclar el hormigón con el acero corten éste, con el tiempo, crea unas manchas rojizas que acaban de establecer una relación con los colores del lugar. El hecho de utilizar piedra intercalada a la vegetación, en el paso peatonal, nos da la sensación de estar caminando por el fondo del río, además de poder asumir este papel en el caso de subidas de los niveles del agua.

Esta gran permeabilidad entre el borde de agua y la naturaleza local, a pesar de aparecer más escasamente, también está presente en algunos proyectos de paseos marítimos. Aunque en su mayoría son aquellos que no están directamen-



Camino peatonal - Parque del Ter Central en Girona





Plano del sendero en el frente dunar de Gavà  
Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles



Sendero de madera junto al área verde que acompaña el paseo principal en Empúries  
Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles



Sendero de madera en la Playa Jardín en el Puerto de la Cruz - Tenerife  
Fuente: libro - Bordes marítimos

te ligados a los centros urbanos, y por ello son tratados como elemento natural especial. Dos ejemplos claros son los bordes del frente de dunas de Gavà y la playa de Empúries en L'Escala, Girona. En ambos proyectos el paseo está presente como un sendero que nos conduce por la vegetación local. Se utilizan especialmente la madera y la piedra como materiales que siguen el lenguaje natural. En ambos casos el paseo principal es de un material rígido y resistente que se va conectando a los pasos de madera. En el caso de Empúries, por su atractivo turístico -el paseo está unido a las ruinas grecorromanas y a un pequeño poblado medieval y, por eso, recibe una mayor afluencia de público- el paseo principal asfaltado, en color granate, posee mayor extensión. Los senderos de madera acompañan el paseo principal en las zonas en las que la vegetación es más densa y también se utiliza para marcar los accesos a la playa. Pocos materiales como la madera encajan tan bien en este tipo de paseo natural, cuyo gran inconveniente es que es un material frágil, que exige manutención y, con los años, además, reposición.

Esta aproximación a la naturaleza también se puede conseguir de un modo artificial, como por ejemplo en el sendero de madera junto a las cascadas y piscinas que aparecen en la Playa Jardín en el Puerto de la Cruz, Tenerife. Reverenciando el medio natural, se aprovecha una zona rocosa, que divide la playa en dos zonas, para crear un espacio de transición que, al servir de atractivo, también sirve para conectar las dos playas, manteniendo el uso de ambos lados de la orilla. Este proyecto ha logrado adaptarse al paisaje local, a pesar de poseer una gran área construida. Esto se debe especialmente a la capacidad de adaptarse a la topografía local y sin duda por la utilización de materiales típicos de esta región. Al utilizar la piedra negra y al adaptarse a las formaciones rocosas, mezclada entre los muros, la imagen final se confunde, y como visión general, no se percibe exactamente lo que es natural y lo que ha sido intervenido.

Esta integración visual no se da solamente por la utilización de los materiales locales. El hecho de lograr adaptarse a la topografía local, integrándose visualmente al paisaje también puede garantizar una buena intervención. Para ilustrar

esta idea podríamos citar la ordenación de la plaza Almirall Farragut en Ciutadella, y, el paseo fluvial del río Gállego en Zuera. En el caso del río Gállego esta característica es todavía más clara, los materiales son utilizados obedeciendo a los colores del lugar, la intención principal es adaptarse a la morfología del terreno, de forma que no sobresalgan elementos verticales al punto de vista del observador. Los materiales utilizados respetan los colores naturales y los elementos urbanos, como farolas, basureros, etc., son sutiles, casi imperceptibles. Lo construido no sobresale en altura, al contrario, es negativo, se crea espacio a partir del vacío. El diseño del proyecto busca ordenar la estructura natural, busca geometrizar las formas naturales. En los tramos intervenidos, busca mantener el mismo desnivel natural hacia el borde de agua, sólo que ahora con una composición de piedras que no son características del lugar y siguiendo un desnivel plano, dejando clara la intervención. En el caso de Menorca se perciben estos mismos principios, pero además el proyecto tiene un carácter especial, está pensado como un elemento secundario, que debe privilegiar el espacio del castillo de Sant Nicolau, que sea éste el que ocupe el primer plano. En este proyecto se juega con las formas del borde de piedra, con sus muros inclinados que quiebran el plano y conducen nuestra mirada hacia el castillo.

En Banyoles encontramos una buena intervención; se ha sabido valerse de la característica de su lago que, como el río, permite una mayor aproximación a su orilla para crear un juego entre el borde artificial y el natural. Este espacio público tiene un tratamiento interesante, puesto que el lago esta relacionado directamente con la zona urbana por uno de sus lados y por el otro se encuentra en un área rural, más silvestre. Esta característica fue mantenida en la intervención realizada en ocasión de los Juegos Olímpicos de 1992, cuando este lago acogió las competiciones de remo. En su lado más urbano, el tratamiento del borde es artificial, y éste marca las zonas de salida de los competidores. El espacio está dividido por bandas, una franja verde donde crecen los plátanos característicos de esta región, colocados de forma irregular, lo que reverencia el espacio natural. Junto a esta faja encontramos un paseo peatonal entre los árboles, marcado por un camino de tierra y luego el carril bici y una carretera para automóviles, que por sus dimensiones indica baja velocidad. En especial las farolas son el elemento que impone el carácter urbano, por su diseño poten-



Distintos puntos de vista de paseo  
del río Gállego en Zuera  
Fuente: libro - Al lado de





Fuente: libro - Al lado de



Fuente: libro - Al lado de



Fuente: revista ON nº 157



Fuente: libro - Al lado de

En las fotos 01, 02, y 03 distintas vistas del paseo de Ciutadella, en Menorca. En la foto 03 al fondo vemos el castillo de Sant Nicolau.

En las fotos 04, 05, y 06 distintas vistas del borde del lago de Banyoles. En la foto 05 su lado más silvestre y en las demás fotos el borde junto a la malla urbana.

Fuente: revista ON nº 157





te, que sobresale en el espacio. Entre ambas orillas la única característica que permanece es el carril bici; en su lado más silvestre, además, apenas se hacen algunas intervenciones como pequeños muelles de madera que facilitan la aproximación a la orilla.

Es muy importante evaluar el medio ambiente que pretendemos modificar. El medio ambiente es sensible al cambio y una mala implantación puede desembocar en un medio que no acabe de encontrar su estabilidad. El frente litoral de la Albufera, la dehesa de El Saler ha tenido que cambiar su borde litoral para corregir los problemas ocasionados por una mala urbanización. En la primera intervención, hecha en la década de 1960, se había implantado un paseo-dique que no respetaba el ecosistema existente, compuesto por pinares y marjales, dunas, contradunas, etc., y que ocasionó una inestabilidad del sistema. El nuevo proyecto que ha tenido que aplicarse tiene como objetivo restablecer el ecosistema territorial, creando accesos ordenados para el gran volumen de usuarios que recibe la zona, especialmente en verano. También pretende frenar el crecimiento urbano en el frente marítimo, estimulado por las presiones inmobiliarias, dado que se halla muy cerca de Valencia.

En pocas ciudades se puede ver la aplicación de espacios intermedios que se conecten a la ciudad y al mismo tiempo se relacionen con el medio natural, creando un área de transición. Es una solución que funciona bien dentro de la malla urbana, pero también es verdad que no todas las ciudades disponen de las áreas suficientes para implementar este tipo de plan. En la ciudad de Barcelona este concepto de proyecto fue utilizado. Está aplicado en una zona bastante extensa que empieza al final de la playa de la Barceloneta y llega hasta la playa de la Mar Bella. En este tramo se mezclan zonas de parque, edificaciones residenciales, de servicios y públicas con calles y accesos a la playa. Es una fórmula que promueve la utilización del espacio y que permite al mismo tiempo crear una zona

Albufera, Dehesa de El Saler  
Fuente: libro - Al lado de



de orla que participa de la estructura de la malla urbana y que al mismo tiempo está protegida por un gran cinturón verde. Para que este tipo de espacio funcione son importantes dos factores: uno, que las vías de tráfico rodado no sean grandes avenidas, que acaban por separar los espacios; y dos, que junto al paseo litoral existan edificaciones que promuevan su uso a las distintas horas del día.

Observando el caso de Barcelona, vemos que se ha buscado intercalar espacios verdes y espacios de ocio que ofrezcan diversas actividades a sus usuarios. A lo largo del recorrido vamos encontrando zonas de restaurante, sea en la orilla o en el área verde, ya que ésta es una de las principales actividades a lo largo del paseo. Siempre nos encontramos en un espacio que posee alguna actividad a pocos metros, y esto es un factor importante, especialmente por la noche. La línea de edificios residenciales con actividades en el piso inferior establece este factor de seguridad en el límite más cercano de la ciudad, y los restaurantes, discotecas y chiringuitos ofrecen lo mismo en el borde de playa. Las zonas verdes, al albergar actividades también garantizan que no sea una zona encerrada, aislada entre dos zonas activas. Otro factor importante, en el caso de Barcelona, ha sido optar por soterrar la Ronda Litoral en el tramo citado, lo que permite que la conexión con la ciudad se fortalezca. Si observamos el tramo de borde entre las playas de Sant Sebastià y de la Barceloneta podremos verificar que junto al borde se encuentra el parque de la Barceloneta y justo detrás está el Zoológico y el parque de la Ciutadella. Esta zona debería ser un camino especial dentro de la ciudad, dado que una zona bastante visitada tanto por la población como por los turistas, pero esto no acontece, dado que están separadas por las líneas del ferrocarril y la Ronda Litoral. La sensación del peatón es que son zonas lejanas, y aquellos que intentan llegar al paseo marítimo porque saben de su proximidad al mar, se encuentran con un largo recorrido entre muros y avenidas, perdidos en una zona aparentemente abandonada; toda una barrera que no hace el camino nada atractivo.



### 3.6 Color, luz y textura en el paseo

Como un estudio que establece reglas cromáticas para las fachadas de una ciudad, el texto desarrollado es ante todo intuitivo, basado en lo existente se observa como actúan sobre la percepción del entorno criterios relacionados a la iluminación, textura y armonía cromática. Se observan las relaciones que establecen, y como influyen y conforman el conjunto, cual es su significado en la legibilidad del espacio. Mediante el análisis de algunos ejemplos, el objetivo es evidenciar de qué manera estos elementos acaban por identificar el espacio a través de sus matices. Verificar como el color, la luz y la textura pueden evidenciar las formas, los volúmenes y crear espacios visuales que lleguen a caracterizar esta zona limítrofe.

En diversos textos dedicados al estudio de este tipo de cuestiones, se pueden encontrar reglas que intentan establecer códigos de utilización para espacios determinados como interiores o fachadas. En el caso del paseo no existen parámetros específicos así que buscaremos analizar cada componente primero por separado y luego su comportamiento en el conjunto. Cada uno de estos elementos, color, luz y textura, se comporta de modo distinto e interfiere en el contexto a distinto nivel según los parámetros en que se utilicen. La luz natural al ser inherente al color y la textura, no será analizada por separado, apenas la evaluaremos como un elemento en el caso de la iluminación artificial.

Antes de empezar el análisis de los distintos elementos en el contexto del paseo litoral, nos gustaría destacar la importancia del plano horizontal como elemento base para la forma urbana de este tipo de espacio. Muchas de las análisis que presentaremos refiriéndose a los componentes del plano horizontal, dado que, distinto de la ciudad, no existen demasiados planos que conformen este ambiente, el espacio es abierto y gran parte de la lectura del contexto se da especialmente en este plano.

El plano horizontal – o, por decirlo de otro modo, los distintos tratamientos del pavimento – que conforma los espacios públicos como los bordes de agua, es un componente especial dentro del contexto general, dado que identifica la



imagen general del paseo. Según el tratamiento recibido, define el grado de protagonismo que tendrá respecto al entorno donde se sitúa. Permite infinitas combinaciones entre colores y texturas, según los materiales utilizados pueden conformar espacios continuos o demarcar zonas especiales y combinar espacios diferenciados. La utilización de diferentes materiales conjuga una variedad de textura y colores, enriqueciendo el espacio, marcando su protagonismo, sin por esto destacarse sobre el entorno natural. Según este razonamiento podríamos afirmar que el plano horizontal es el protagonista del paseo litoral, es el paño de fondo del espacio, la base por donde se desarrollan los demás planos. A escala urbana o a la escala del observador delimita la zona principal, caracteriza las distintas zonas del espacio con límites imaginarios definidos por su forma y diseño. En el plano horizontal ya se puede percibir las distintas relaciones de comportamiento a que nos referimos, en el caso del pavimento vemos como la textura se expresa solamente a la escala del observador, en cuanto el color (o los distintos colores) del plan horizontal es la primera característica observable del paseo.

En el caso concreto de los paseos, podríamos afirmar que en una escala de valores entre el color, la luz y la textura, el color estaría como el elemento de mayor fuerza, dado que la textura se denota de modo mas sutil que el color, en el contexto general, influyendo apenas en la escala del observador y, la luz, como hemos citado, solo influye como un elemento por la noche. El color esta presente a los distintos niveles, puede caracterizar un paseo por su color general a distintas escalas o demarcar diferentes zonas o puntos específicos. Bien como en el interior de una vivienda el color establecido altera de forma evidente la percepción final del espacio, sirve para dirigir la mirada, realzando o no los objetos que componen el espacio. La observación de estos elementos, especialmente a nivel de la escala humana, nos permite percibir comportamientos que se repiten en distintos contextos, y así, definir algunas "reglas". En el caso del color, por ejemplo, verificamos diferentes resultados en la utilización del color en elementos como luminarias, pilonas, rejas, etc. Estos pueden integrarse o no en el contexto general del espacio, por ejemplo, hemos identificado que pasan inadvertidas, casi inexistentes cuando son tratadas en acabado de aluminio o en color gris. Estos mismos elementos

urbanos toman otro carácter cuando el color utilizado es blanco o negro, en este caso pasan a estar presentes de una forma sobria, fría que sirve como indicador de espacio. Muy diferente de cuando en el paseo se optan por colores fuertes, como el caso del rojo o el azul, que solo en pocas ocasiones funcionan de una manera adecuada. Estos colores básicos destacan mucho del paisaje, funcionan como un “grito” en el espacio, salvo en ocasiones concretas, en que conforman un espacio especial, deben ser utilizadas.

El uso del color debe estar asociado a una propuesta concreta. De modo general significa un gran riesgo la utilización de colores puros junto a un paso peatonal, especialmente arriesgado en el caso de los paseos litorales dado que compiten con el paisaje natural, desvían la mirada y perturban el espacio. Lo correcto es valerse de colores básicos como el blanco o el negro, y menos arriesgado todavía los tonos grises o plateados. Este indicativo funciona como regla general, dado que observando varios paseos podemos ver que el abuso del color conlleva al error. Pero como podemos ver, en el caso de Musques en Vizcaya, el color cuando bien utilizado sirve para crear espacios únicos y pintorescos. En este caso el paseo relacionase con su borde de mar y su función de playa, remitiéndonos a un paseo renacido del recuerdo de antiguas zonas playeras. Funciona muy bien dentro de su propuesta y mismo arriesgándose con el color logrando un buen resultado. Existen muchísimos otros paseos, más sutiles respecto al uso del color que acaban por crear una visión poco integrada en el contexto general.

Claro que estas reglas que establecemos dependen en mucho de la forma y densidad de los objetos dentro del paseo. Una barandilla varía según el color aplicado, pero también es cierto que según la densidad de la reja también cambiaríamos el grado de visibilidad de esta. Así que estos criterios sobre el color se pueden percibir mejor en un mismo espacio. Con el intuito de visualizar los parámetros citados, hemos seleccionado un paseo y trabajado sus colores para evidenciar las diferencias que se denotaban según el tratamiento aplicado. Para tal ejercicio hemos utilizado el paseo de “El Astillero” en Cantabria y trabajado el color de sus luminarias y barandillas para percibir el grado de percepción



Musques - Vizcaya  
Fuente: libro - Bordes marítimos



Marbella - Málaga  
Fuente: libro - Bordes marítimos

y su integración en el contexto según los colores aplicados. A través de este trabajo podemos evidenciar las criterios comentadas anteriormente.

Este tipo de ejercicio además permite percibir el color en todos los planos, como por ejemplo en el pavimento. Pero, en el caso del pavimento, además del color también interfiere el diseño. No es lo mismo un paseo cuyo el color de pavimento sea único, o que se establezca una raya central o que posea un diseño complejo que llegue a marcar el espacio de tal forma que sea este uno de los signos de este espacio. En el caso del pavimento, por su extensión conformando el plano principal del espacio y su presencia omnipresente a lo largo de todo el recorrido, incluso un tratamiento sutil puede llegar a marcar el espacio. Este es un ejemplo que se percibe claramente en la ciudad de Barcelona, no exactamente en su paseo marítimo, pero sí en pavimento diseñado por Gaudí en el paseo de Gracia. Tiene una textura tan especial que identifica este espacio mismo para el más distraído de los viandantes. Aquí el color no es un elemento evidente, todo lo contrario, es su diseño, textura y gran extensión como plano principal lo que le torna una marca. No nos dedicaremos a evaluar este tipo de espacio diferenciado, ni tan poco a evaluar diseños especiales de paseo como el caso del paseo de Copacabana en Río de Janeiro dado que son espacios especiales, únicos que no funcionan en un análisis general.

El objetivo es verificar, en el caso del pavimento, como interfiere el color y cual es el efecto entre superposiciones geométricas como rayas de diferentes colores en sentido vertical u horizontal. Para verificar estos parámetros utilizamos el mismo paseo probando diferentes modelos de diseño que aparecen en los paseos estudiados y así descubrir el efecto que estos tiene sobre la percepción del espacio sendero. Para percibir los cambios que pueden causar el color y el diseño aplicado a la superficie del suelo hemos simulado algunas posibilidades distintas a este paseo. En su versión original se puede verificar que la intención del paseo es integrarse al visual portuario del fondo, marcado por estructuras metálicas negras que también están presentes en el paseo. Lo demás funciona como paño de fondo de estas visuales y el





El Astillero - Cantabria  
Foto estado actual



El Astillero - Cantabria  
Ejercicio 01- Elementos color blanco



El Astillero - Cantabria  
Ejercicio 01- Elementos color gris



El Astillero - Cantabria  
Ejercicio 01- Elementos color azul

Al lado vemos la foto original del paseo portuario en el borde de "El Astillero" en Cantabria.

Luego, el ejercicio ejecutado para percibir cómo se comportan los colores aplicados a los elementos urbanos y hasta qué punto éstos interfieren en la vista general del paseo.

Fuente: Cibeles Vieira



El Astillero - Cantabria  
Ejercicio 02 - Pavimento faja central



El Astillero - Cantabria  
Ejercicio 02 - Pavimento líneas horizontales



El Astillero - Cantabria  
Ejercicio 02 - Pavimento líneas verticales



El Astillero - Cantabria  
Ejercicio 02 - Pavimento faja lateral

En este segundo ejercicio aplicamos algunos de los diseños recurrentes en los paseos de borde buscando verificar los cambios que ocurrían en el punto de vista del observador y la sensación espacial.

Fuente: Cibeles Vieira

pavimento apenas marca el foco visual del fondo con dos rayas laterales grises que acompañan el camino. El simple hecho de marcar con mayor fuerza estas líneas resalta la profundidad del objeto, ampliando la sensación de lejanía. En el experimento también probamos cual es el efecto provocado si resaltáramos el pavimento con un color vibrante como el rojo, marcando el paso central. Al observar esta prueba podemos verificar como el pavimento ha tomado otra importancia, compartiendo protagonismo con el plano de fondo. Al aplicarle líneas horizontales inferimos un factor de escala al espacio, creamos espacios más cercanos y pequeños tramos alcanzables, aproximamos el paseo a la escala humana. Este resultado no se alcanzan utilizando líneas verticales, que, mismo cuando colocadas con espaciamientos mas cortos siguen llevando la vista al punto de fuga final sin aproximar o crear espacios al observador.

Este pequeño ejercicio sirve para entender algunos de los efectos del color y del diseño respecto a aspectos específicos de la escala de sendero, además de denotar la influencia de elementos externos como la topografía. En una zona accidentada el punto focal de la vista se altera y la percepción causada por el diseño también. El color, cuando percibido a mayor escala, caracteriza el espacio como un contexto general en el cual estas observaciones aparecen de modo secundario dentro del espacio. Existen, como vimos paseos que se han adaptado al color local del espacio, aprovechándose de la característica única natural de la zona donde se encontraban. Este es el caso del paseo de Tenerife o el de Girona, en ambos casos los elementos naturales se caracterizaban por un color especial que fue sabiamente valorado en el paseo, sea las piedras en el caso de Tenerife o el oleaje en Girona.

En zonas próximas al borde la utilización de materiales que se integren con el paisaje es importante para que el paseo no se sobresalga en el panorama. Obedecer los colores locales y también las texturas hacen que el paseo intégrece en el ambiente formando parte del todo como si siempre estuviera allí. Existen diversos paseos en España que han seguido esta regla, especialmente cuando su característica es de sendero junto a una zona natural. En la playa de Alminecar en Granada se puede apreciar un paseo con tales características, cuya presencia sutil se compromete con el perfil del



La visual integrada al contexto de la playa de Santa Cruz, en Tenerife.

Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles



Iluminación del parque del Ter en Girona  
Fuente: revista ON nº 203



El contraste de la sombra en los bancos y escalera  
en la playa de Nova Icària, en Barcelona  
Fuente: Cibele Vieira

local. El uso de los materiales como piedra, especialmente en zonas naturales permite edificar grandes zonas sin interferir demasiado en el paisaje.

El caso de Girona es especialmente grato a la hora de analizar, dado que por la noche, sob la iluminación artificial nos ofrece de modo todavía mas claro esta integración y caracterización que le han otorgado. En este caso específico la luz artificial es un elemento añadido a la idea de conjunto que valora la diversidad local. El material utilizado, su textura y color aparecen con frecuencia como referentes para marcar espacios distintos o en cambio entre espacios. La utilización de la madera para marcar zonas de descanso, un sendero junto a una zona natural o las zonas de contemplación es un elemento recurrente en muchos paseos. Psicológicamente la madera, con su textura asociada al natural, al conocido, siempre es utilizada para espacios más íntimos o de relación, sea entre personas o con la naturaleza. Este material como regla general quiebra la rigidez de los grandes espacios.

En lo que se refiere al espacio abierto percibido, respecto al color, existe un factor externo a este que varia según el tiempo y la hora, que es la sombra. La sombra es el color variable del que se debe saber sacar partido. Puede ir a favor o en contra del espacio publico abierto, marcando fronteras "visibles", realizada por las formas que conforman estas sombras. La sombra, que en muchos casos puede llegar a ser molesta, como las que provienen de altas edificaciones tapando el borde bajo su manto a media tarde, según la posición del paseo, cuando bien aplicada, puede destacar fronteras permeables y resaltar desniveles creando sitios agradables donde protegerse durante el camino. Podemos observar la buena utilización de la sombra como elemento marcador del limite en el paseo de la playa de Icaria en Barcelona, donde la volumetría de los bancos limita el paso entre el desnivel de los caminos del paseo. Este límite es realizado por la sombra, los volúmenes de los bancos crean el color en el paseo. Los bancos como elemento, no se destacan en el paisaje, así que el color oscuro de la sombra actúa como elemento de advertencia, que resalta la barrera.

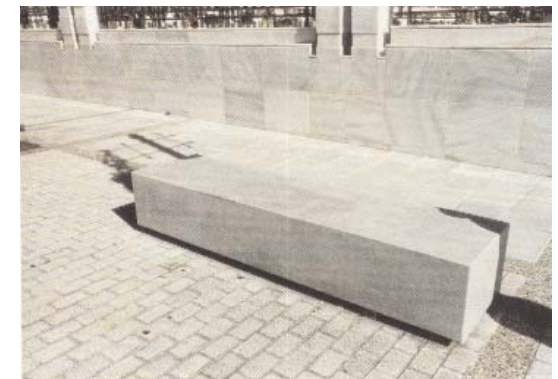


La sombra, en el paseo, debe ser utilizada para evidenciar las formas, resaltar los volúmenes, e incluso puede servir como transición entre elementos verticales y horizontales. Sirve para marcar equipamientos urbanos pequeños, distintos planos verticales o desniveles. Si observamos el banco utilizado en el paseo de Marbella en Málaga vemos como el efecto de la sombra es importante en el diseño de este equipamiento, marca su transición con el suelo y le da una levedad que no poseería caso partiera directamente del suelo, efecto resaltado por su propia sombra.

La vegetación es otro elemento fuerte que crea sombra en los paseos, pero su función en este caso esta mas bien asociada a espacios de descanso, marcan espacios pero no interfieren en el diseño del camino. La vegetación, en especial la baja y mediana conforman los colores del paseo, sirven para establecer el diseño del camino. Son un elemento fuerte dentro del contexto que revitaliza el conjunto y conecta, en los espacios de borde, con la idea del natural.

En la playa de O Bao en Vigo vemos como la vegetación puede ser el punto de destaque del paseo. Los colores en este caso son neutros lo que se valora es la textura de los volúmenes sobre el espejo de agua en contraste con los colores de la vegetación, destacando el paseo por ser el elemento de color claro dentro del conjunto. Aquí también podemos constatar el efecto comentado anteriormente de las luminarias negras que se integran en la imagen general del contexto, junto a la vegetación y como esta ejerce la función de marcación junto al paseo. La idea de percepción por contraste también es valorada por la superposición de los bancos que acompañan el color del paseo pero se destacan pues están situados sobre el césped.

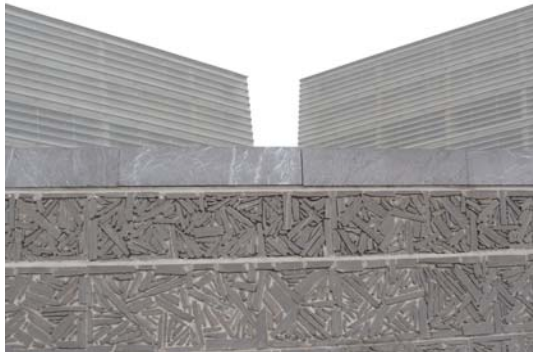
La textura, como hemos citado, actúa de modo más sutil en el paseo, pero, esto no quiere decir que no logra ser un referente, en muchos casos funciona como una marca asociada al local. Puede aparecer tanto como elemento horizontal, en el pavimento del paseo como también en los muros o paredes de edificaciones especiales del paseo. Un diseño original suele marcar el espacio, como podemos observar en todas las paredes que conforman el espacio del



Detalle del sombreado en el banco - Marbella, Málaga  
Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles



Playa de O Bao en Vigo  
Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles



Vista de la pared del Kursaal en la playa de la Zurriola en San Sebastián  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Paseo en la playa de Agaete en Gran Canaria  
Fuente: libro - Bordes marítimos



Detalle de textura creada para el paseo de Moaña en Pontevedra  
Fuente: libro - Los paseos marítimos españoles

Kursaal situado en la playa de la Zurriola en San Sebastián. Es una edificación cuya marca no aparece solamente en las paredes onduladas de vidrio que cambian de color por la noche, sino también por la sutileza de sus paredes de piedra que forman un diseño estilizado a través de módulos de piedra que conforman diseños por relieves.

En el paseo de Agaete, en Gran Canaria, podemos observar con claridad los efectos producidos por la textura y la sombra. Un diseño sutil en el suelo, tratado con relieves y colores suaves repetido a lo largo del paseo crea un símbolo, una imagen del local. La sombra en este caso acentúa los relieves del suelo y limita el espacio de estar, marca la zona de bancos, la zona de contemplación, separando del área de actividad, en este caso el acto de caminar, pasear. En este paseo podemos visualizar la fuerza de los elementos, como por ejemplo la volumetría del banco, realizado por su propia sombra; también como se puede percibir los pequeños relieves del pavimento bajo la luz natural y como el color de las baldosas en relieve, en este caso sutil, aplicada al pavimento predomina sobre el color base.

La textura y el color aplicados a los planos y volúmenes, componen el conjunto del paseo; la luz, que conforma la sombra, altera la percepción del espacio. Estos tres elementos interactúan directamente en la observación del espacio, interactuando entre sí, lo que nos permite una infinidad de resultados. Al diseñar una propuesta para un paseo de borde, debemos buscar adaptar estos elementos a otros factores externos, que también interfieren en la percepción del espacio como la topografía del paseo, el entorno o el horario de utilización. Una vez se opta por la forma, volumetría y materiales adecuados, debemos buscar ser coherente con los materiales y formas establecidos, sacando partido de sus contrastes. Debemos buscar repetir los materiales, los colores y texturas de modo a identificarlos con el espacio, respetando el ambiente donde está insertado. Conjugando distintos materiales, aprovechándose de sus diferentes texturas y colores y los efectos de estos bajo la luz podremos crear nuevas texturas que resalten el entorno natural, conectando con el local donde se sitúa el paseo.

### 3.7 Urbanismo para eventos especiales

175

Nos gustaría tocar en este apartado una cuestión que es tan actual cuanto controvertida. Son muchas las ciudades que están cada vez más entrando en el circuito de organización de grandes eventos con el objetivo de impulsar su desarrollo. Y, en muchos casos, este tipo de evento como podría ser el Forum 2004 de Barcelona y las exposiciones internacionales realizadas en Sevilla (1992) y en Lisboa (1998) que están relacionados con áreas junto al borde de agua. La principal crítica que se dirige a este tipo de acontecimiento está relacionada al grado de interferencia de este sobre la malla urbana de la ciudad. En general ocupan grandes áreas y transforman de modo radical su entorno más inmediato. Esto, en áreas marginadas puede ser visto como algo positivo dado que se valoriza la zona, pero por otro lado casi siempre no arregla el problema en si, sino que acaba por trasladarlo a una zona más periférica. Pero, este no es el problema que nos centraremos aquí, nos gustaría discutir la cuestión morfológica del espacio y el impacto de este nuevo territorio.

Es un hecho real que tales eventos impulsan el crecimiento de la ciudad en un primer momento, atrayendo inversiones e incentivando el turismo. La dificultad reside en mantener este crecimiento después de pasado el evento, bien como la integración del área a la estructura urbana. Barcelona es un buen ejemplo de impulso vinculado a los eventos, gran parte de su desarrollo urbano esta basado en las exposiciones universal de 1888 y 1929, los juegos olimpicos del 92 y ahora, más recientemente, el Forum de las culturas en el 2004. En nuestro caso particular, queríamos evaluar esta posibilidad porque el desarrollo de Porto Alegre, en los últimos años, esta vinculado también al Forum Social Mundial y Bienal de Artes, que además realizan muchas de sus actividades junto al borde. Así que podríamos entender que cabe esta posibilidad, que al estar abierta a participar de eventos internacionales, existe por esto una pré-disponibilidad de actuar en el área junto al borde facilitando un espacio para estos tipos de acontecimientos.

La gran ventaja de intervenciones de esta envergadura es la formación de espacios que crean una caracterización de conceptos y reglas de: volumetría, alineamientos, desniveles, revestimientos, colores, normas para fachadas, dimensio-



Vista aérea de las áreas de intervención de la Expo'92 -  
Sevilla y de la Expo 98 - Lisboa  
Fuente: libro - Expo'92 Sevilla architecture and design  
Fuente: libro - Lisboa Expo '98



namientos, etc. Aparte crean una imagen unificada del espacio a través de la señalización, iluminación pública, equipamiento y mobiliario urbano. Funciona como elemento ordenador del espacio público, como en pocas ocasiones se parte de un punto cero, el espacio esta concebido para algo nuevo, propone como se debe actuar en él. Una nueva área como esta abre un abanico de posibilidades de propuestas que pueden establecer el uso y la forma de ocupación. Por lo que pudimos observar, este tipo de actuación, cuando vinculado al borde de agua, tiene la tendencia de descaracterizar el área como elemento natural, prácticamente no hemos detectado ningún proyecto que buscara esta conexión con el origen natural del local. De modo general se incentiva el crecimiento de toda la zona cercana y, el limite del borde es edificado en toda su extensión, se adopta un lenguaje casi siempre futurista que no está pensado para la recuperación del borde natural.

Pero, el grande problema en este tipo de evento, comienza el día siguiente de su término. Mientras todo se prepara para el evento la ciudad vive en función de la nueva área, diversos recursos son dirigidos para tal fin y funciona como un estímulo del crecimiento de la región. Pasado el acontecimiento hacen falta algunos años de adaptación del espacio, hasta que este pueda encontrar una función, o no dentro del contexto general de la ciudad. Barcelona por ejemplo ha tenido dos experiencias impactantes junto a su borde marítimo, la Olimpiada en 1992 y ahora el Forum 2004. Es evidente que el impacto causado por la zona del Forum todavía no ha sido absorbido en el día a día urbano y por esto no podemos comparar fácilmente estas dos intervenciones. Pero sí podemos constatar que existen claramente dos formas diferentes de actuación, la transformación que se ha ejecutado en la época de las olimpiadas ha repercutido en diversas zonas de la ciudad y en el caso del Forum se ha concentrado en los terrenos junto al borde marítimo y los terrenos más cercanos a este. Además, en la intervención ejecutada para las Olimpiadas del 92 se ha seguido el plan general urbano de la ciudad, ya en la nueva área del Forum se ha utilizado un lenguaje diferente, el perfil de la ciudad se distingue de forma evidente respecto al existente, el espacio del forum y la zona 22@, que se ha desarrollado vinculada a este evento, poco tienen que ver con la ciudad lineal y las cuadras del Eixample. Esto, a largo plazo, puede lle-

gar a ser un punto negativo en el desarrollo de esta nueva área.

Las intervenciones hechas en ocasiones como estas siempre presentan una dificultad de integración en el imaginario urbano dado que, modifican en un periodo muy corto áreas extensas, que además no participaban del contexto de la ciudad. Vincular la intervención con el evento pues tiene el lado positivo de que sirve como una presentación del área y una posibilidad de vinculación al imaginario urbano. Hemos podido observar que algunos factores interfieren en la conexión o desconexión del nuevo espacio con la estructura de la ciudad. El primer esta vinculado a la extensión y conexión de la zona. Cuanto mayor el área de intervención más dificultades tiene esta en integrarse pues como define Lynch la zona crea un barrio propio con una identidad diferenciada que funciona como un espacio demasiado independiente. Si este barrio es demasiado extenso pasa a ser un local especial, al que acceder, desconectado. En tal caso funciona como un elemento externo del ambiente urbano y su utilización se vincula directamente a la facilidad de acceso al espacio y a las actividades que se ofrezcan allí. Observamos, como habíamos comentado anteriormente, que estos tipos de zonas acaban por construir un “futurismo simbólico” a través de edificaciones especiales, que funcionan muy bien como atractivo durante el evento pero que no siempre funcionan dentro del contexto de la ciudad.

La problemática de la dimensión es muy evidente en el caso de la Expo de Sevilla que por su gran extensión (215 ha), después de mas de 10 años, tiene dificultades hasta hoy de integrarse como área de la ciudad. En este caso concreto, el hecho de que se encuentra en una isla acentúa este problema de desconexión, además del río esta circundada por las vías de coches, que son dos elementos que crean limites que desconectan el espacio de la ciudad. En casos como el de Lisboa (Expo 98 – 61ha) y Barcelona (Olimpiadas 1992) esta integración se ha dado mas fácilmente pues en la zona de intervención existen diversos usos que comparten un espacio más reducido. La proximidad de hoteles, edificios residenciales, despachos y tiendas garantizan su conexión con la ciudad. El área del Forum (32ha), a pesar de ser más reducida, tendrá probablemente mayores dificultades de integración porque se encuentra en un espacio ais-



Vistas de la Expo92 de Sevilla durante la ejecución del proyecto - 215ha  
Fuente: libro - Expo'92 Sevilla architecture and design







Vista del paseo principal de la Expo98 de Lisboa - 61ha. Los pabellones de la derecha y las instalaciones de la zona central no existen actualmente. Funciona actualmente como un gran bulvar junto a la orilla. Es una zona que se ha valorado dentro del contexto urbano atrayendo inversiones inmobiliarias para construcción de pisos residenciales y comerciales.

Fuente: libro - Lisboa Expo'98

lado, un espacio exterior al ámbito de la ciudad, un local a ser visitado. Además, por ahora apenas se están implantando actividades comerciales y de ocio que pueden ser el atractivo del local.

Barcelona es una ciudad que ha buscado asociar el área de intervención a cambios en otras zonas de la ciudad, extendiendo el crecimiento a las afueras del recinto. En el caso de las olimpiadas fue mas fácil porque también este es un evento que se realiza en diversos puntos de la ciudad. Pero, en el caso del Forum se ha buscado la creación de la zona 22@ y la intervención en el barrio de la Mina. Esta es una táctica que favorece la integración con la ciudad pues una gran zona participa del cambio. En el caso especial de la zona 22@, y en toda el área cercana al borde, se ha apostado por un nuevo tipo de ocupación, muy distinto al que caracteriza Barcelona. Esta actitud torna todo la región un espacio especial, un barrio "rico" dentro de la ciudad, que, desde nuestro punto de vista, ayuda a aislar la zona del forum. Una ocupación urbana mas uniforme, como en el caso de Lisboa, aseguraría un espacio público más frecuentado por un gran número de usuarios. Se pierde el referente de la ciudad de Barcelona como ciudad para todos, podemos observar como entre la rambla del Poble Nou y la rambla del Prin la ocupación esta conformada de elementos cerrados en si, como los edificios con sus grandes jardines, el parque Diagonal Mar completamente cercado y el shopping Diagonal mar. Son tipos de ocupación que no invitan a la circulación en la calle, especialmente por la noche. Es bastante probable que esta zona pierda la característica de ocupación ciudadana "del carrer" que podemos sentir en casi todos los barrios.

Uno de los puntos más innovadores del Forum es el hecho de haberse propuesto a convivir con la zona de la depuradora del río Besós, relacionando elementos de la infra-estructura de la ciudad con el espacio público. Se debería buscar combinar con más frecuencia las necesidades de la ciudad (central eléctrica, planta depuradora, estación de tratamiento de residuos, etc.) con el espacio urbano. Por otro lado esto acaba robando una gran área noble y alejando en parte el borde de la ciudad del borde del agua. Se ha buscado resolver el problema a través de los desniveles cre-





Fotomontaje del proyecto para el Fòrum 2004 de Barcelona - 32ha.  
Fuente: revista - Barcelona Informació

ados, pero el espacio anterior, conectado a la vía de coches es demasiado extenso y poco arborizado. La zona de la explanada desconecta dos espacios interesantes, el borde inmediato de la ciudad y del agua. Por esto se debería buscar crear un espacio de explanada más conectado al medio natural, y no tener el objetivo de construir una de las plazas mas grandes del mundo, (y carente de vegetación) lo que acaba creando una gran explanada deshumanizada. Si por un lado tiene unas dimensiones apropiadas para las actividades del Forum, luego queda como un espacio demasiado grande y difícil de llenar de actividades. Además es importante conjugar espacios verdes que actúen como espacio urbano agradable para cuando no haya estos eventos, que al final es la mayor parte del año.

Actualmente, Barcelona esta pasando por el proceso de adaptación de la nueva área. En la zona del Forum se están buscando promover actividades que incentiven la utilización ciudadana. Conjuntamente están intentando llevar eventos tradicionales de la ciudad, como la Merced, por ejemplo a este recinto. Hasta que la zona tenga una frecuencia que incentive la ocupación de los espacios creados para tiendas y restaurantes se ha de promocionar actividades en los finales de semana para que esta haga parte del cotidiano. Se ha de tener en cuenta que este tipo de actuación gubernamental es muy importante a la hora de integrar y vincular este tipo de ámbito urbano.

Como pudimos ver estos tipos de áreas todavia son experimentales. Es un fenómeno relativamente nuevo ligado a los bordes de agua, pero cada vez más recurrente. Todavía falta experimentar la promoción de ambientes más relacionados al entorno natural, menos futuristas y mas pensados para su conexión con la ciudad en el futuro. Debemos evitar crear espacios que conforman la "no ciudad", buscando que cada edificación y espacio público puedan adaptarse al cotidiano ciudadano después del evento.





Observando el perfil de Barcelona podemos ver, en el centro de la foto, la nueva configuración causada por la zona 22@  
Fuente: Cibeles Vieira Figueira



Dos fotos de la zona del Fòrum en la actualidad.



La primera, en la zona central enseña el gran vacío urbano que han dejado las zonas de exposiciones.

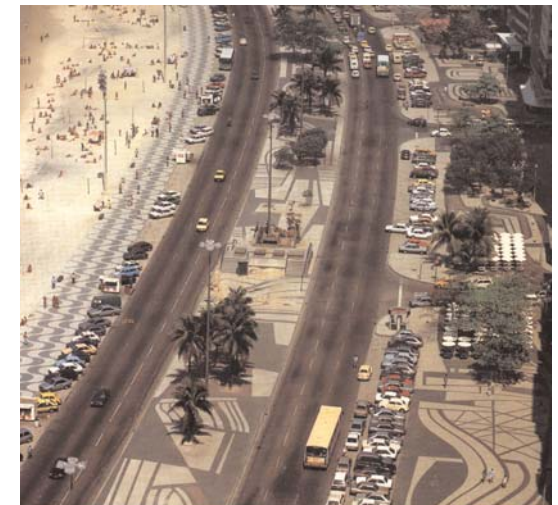
En la de abajo, la cara más grata de la intervención, que ha recuperado la zona del borde, creando un espacio interesante.  
Fuente: Cibeles Vieira Figueira

### 3.8 Análisis de ejemplos brasileños – Rio de Janeiro y Santos

185

En este punto de la tesis nos parecía importante referenciar ejemplos brasileños que posean este tipo de espacio de borde, que actúen como referentes representativos de los tipos de actividades que mejor funcionan y la tipología del lenguaje local. En la costa brasileña, que se extiende a lo largo de aproximadamente 8.000 kilómetros, solamente de costa atlántica -sin contar además los bordes de río o lago-, obviamente podemos encontrar muchos ejemplos, tanto positivos como negativos. Varias capitales brasileñas han tenido que enfrentarse a la urbanización de sus costas mucho antes que Porto Alegre, dado que son ciudades costeras marítimas, con zonas de playa, lo que ha acelerado el proceso de construcción del borde, especialmente porque su desarrollo urbano estaba vinculado directamente a la función recreativa litoral. Por ese mismo motivo, también encontramos el proceso inverso, en muchas ciudades se estudian nuevas posibilidades para sus zonas de orla, soluciones paliativas, dado que ya no se adecuan a las demandas actuales. Ciudades como Florianópolis, Recife, Salvador, Fortaleza, etc. presentan espacios dignos de análisis. En este capítulo, buscando tratar el tema de forma objetiva, acabamos optando por trabajar con dos proyectos, porque son los que se asemejan más al caso que pretendemos estudiar. Por eso seleccionamos los proyectos de orla de las ciudades de Rio de Janeiro y de Santos. Ambos cuentan con una gran área verde que separa el borde de la ciudad, creando un espacio intermedio que conlleva un uso más complejo que el simple paseo de orla. La ciudad de Río de Janeiro, a pesar de ser un ejemplo muy conocido respecto a su borde marítimo, posee en un área específica un ejemplo de terraplén similar, desde diversos aspectos, al de Porto Alegre. Además, en esta ciudad, el borde está directamente asociado a su identidad, y esto es un factor añadido que incentiva nuestro análisis.

Como comentábamos, la imagen de Río de Janeiro está asociada especialmente a las zonas de playa, como es el caso de Copacabana, donde el diseño de Burle Marx recuerda el trazo del artista plástico cuya tela es el paseo de peatones. Esta característica se evidencia de forma mucho más clara desde un punto de vista más elevado pero, por su riqueza de detalles, hace que uno, incluso a nivel del observador, se sienta en un espacio especial. En el caso de este paseo encontramos fácilmente una identidad reconocible, una relación espacial que debido a sus dimensiones



Paseo de playa de Copacabana  
Fuente: libro - Burle Marx , espaços da arte brasileira



Vista aérea de la Enseada Glória - en el fondo vemos la montaña Pão de Açúcar  
Fuente: Postal de la ciudad



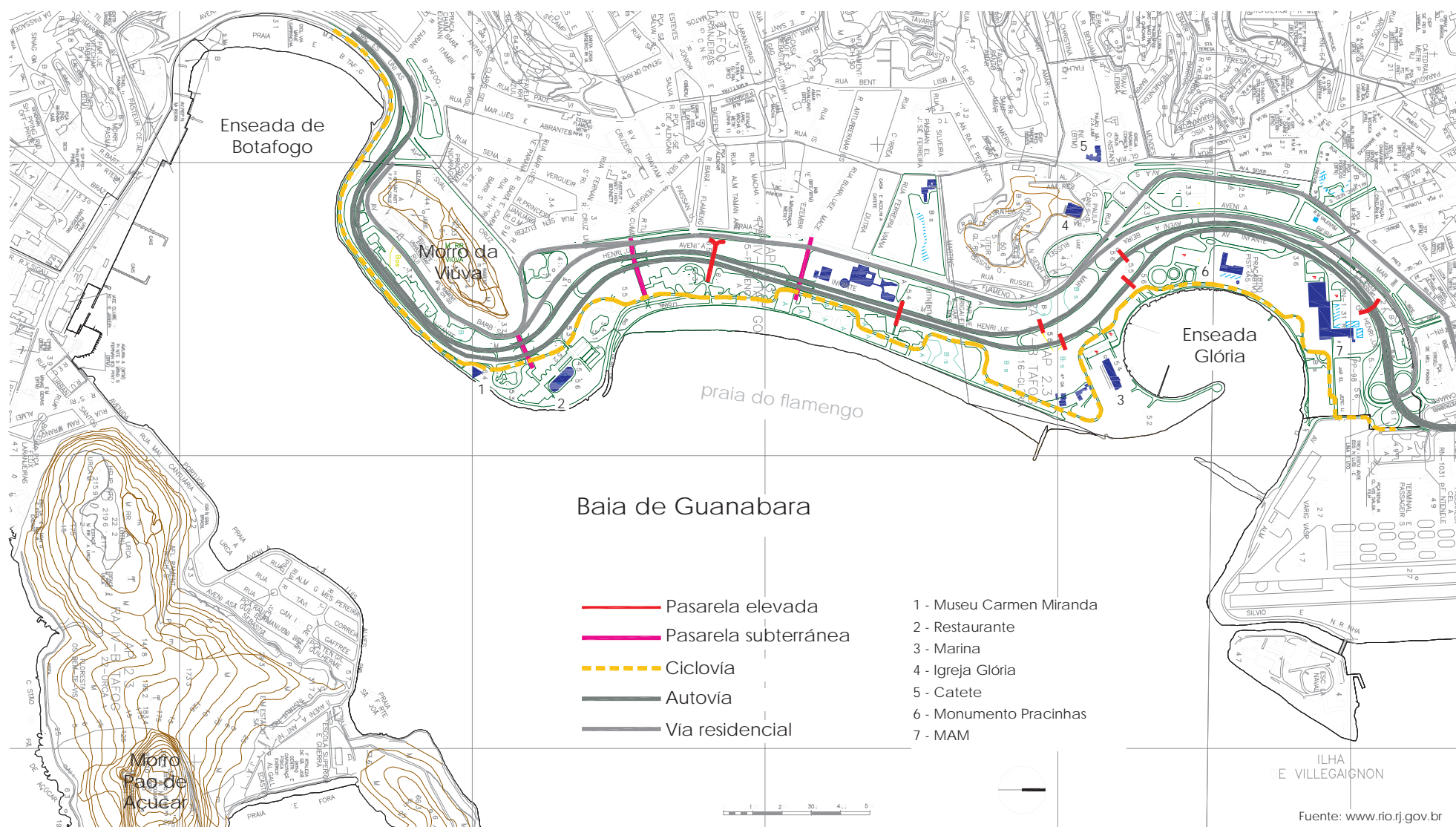
Vista general del parque Flamengo desde la montaña Pão de Açúcar  
Fuente: Cibele Vieira Figueira

ha conseguido quitar protagonismo a la gran altura de las edificaciones -que en el caso de esta ciudad es uno de los grandes problemas a lo que se enfrentaban- y ha logrado reconducir la mirada al entorno natural. Es verdad que es una ciudad que por su propia topografía ya es imaginable, lo que por un lado asegura la identidad espacial desde el punto de vista natural. En el caso de esta intervención, Burle Marx ha optado por el camino más arriesgado, proyectando un espacio con una identidad fuerte, reconocible, lo que contrasta con la legibilidad del espacio natural. Pero, por otro lado, este contraste estimula la percepción del conjunto. Estos factores han convertido este espacio público en un símbolo de la ciudad. Pero, como citamos, Rio de Janeiro es una ciudad única, y está formada por un conjunto de áreas bien diferenciadas, especialmente junto a la orla, como la Lagoa Rodrigo de Freitas o el Parque Flamengo.

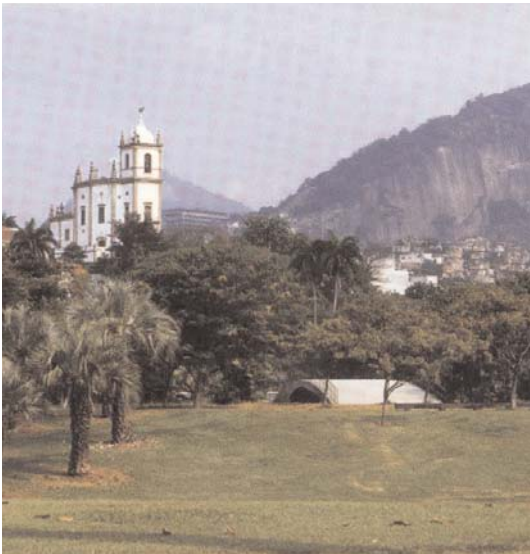
El área que trataremos aquí está en la zona denominada Aterro do Flamengo. Está formada por un gran parque junto a la bahía Glória y la playa do Flamengo, y fue proyectada, entre otros, por el arquitecto Afonso Reidy con colaboración de Burle Marx. Como en el caso de Porto Alegre, es fruto de un terraplén donde se ha implantado un parque entre la línea de costa y la ciudad, parque que está seccionado por una carretera. El área del parque tiene como media unos 30 m de largo y aproximadamente 1.200.000 m<sup>2</sup> de área y 5 km de extensión. Esta zona fue intervenida hace más de cuarenta años y, a lo largo de este periodo, se ha consagrado como un área de recreo dentro de la ciudad, lo que nos permite valorar sus factores positivos como elemento urbano. Actualmente es un espacio público muy frecuentado, tanto que una de las autopistas que circundan el área se cierra los fines de semana para ampliar la zona.

El Parque do Flamengo, nombre con el que es conocido popularmente el Parque Brigadeiro Eduardo Gomes, se desarrolla en un área diferenciada, que por haber sido construida artificialmente ha podido ser concebida con un diseño especial que, a pesar de acompañar el límite original, lo ha vuelto más sinuoso y armonioso. Conjugue perfiles distintos frente al agua, ya como puerto, ya como playa o borde de contención. La zona está muy bien localizada, en la parte norte se relaciona directamente con la zona central y el Aeropuerto Santos Dumont. El aeropuerto también está cons-





truido en una zona de terraplén entre el puerto y el parque, basado en el concepto moderno de centralidad de la década de 1960. Por la cara este, el parque es una gran faja de terraplén que se desarrolla a lo largo del barrio Flamengo, zona histórica con diversas edificaciones de la década de 1920, donde se encuentran diversas construcciones de interés cultural y donde se sitúa el Palacio do Catete, antigua residencia presidencial, escenario de un periodo político importante, y el actual Museo da Republica. En este barrio también se localiza la Iglesia Glória, sobre la montaña desde donde se puede contemplar el parque, además de servir como punto de referencia visual para los usuarios del parque. El parque acaba al sur, en el extremo opuesto al centro, junto al Morro da Viúva, donde empieza el barrio Botafogo.



Desde el parque podemos avistar la iglesia Glória y una de las pasarelas elevadas que conectan el parque a la ciudad

Fuente: libro - Burle Marx, espaços e vivências

Son muchas las características que aproximan esta zona al área que pretendemos estudiar. Entre ellas el hecho de que también en este caso es un área nueva, fruto del terraplén de una zona cercana al centro de la ciudad y de la zona portuaria. Además, ambos terraplenes fueron construidos al final de la década de 1950. En realidad es una circunstancia recurrente en muchas ciudades brasileñas, que al principio del siglo XX realizaron extensiones de tierra junto a su costa con el objetivo de mejorar el espacio urbano. También, en ambos casos, el área está situada en la zona sur de la ciudad, que ha tenido un desarrollo tardío por su mala conexión con la zona central, dificultada por la topografía local. Pero lo que queremos evaluar, en este texto, son justamente las diferencias, puesto que a diferencia del caso de Porto Alegre, esta zona del Aterro ha logrado ser una zona consagrada dentro de la malla urbana de la ciudad, y lo que queremos es comprender los factores que proporcionan este éxito.

En el caso del Parque do Flamengo podemos referirnos a la importancia del factor tiempo como un elemento importante para la identidad del lugar. El Aterro do Flamengo, desde su concepción como proyecto en la década de 1940 fue pensado como un parque que conectaría la zona central con el borde inmediato, lo que no ha ocurrido en el caso de Porto Alegre. Al aplanar la cima de Santo Antonio que perjudicaba la conexión del centro de la ciudad de Río de

Janeiro con su zona sur, se aprovechó para construir el terraplén, que se terminó en 1958. Luego, el parque fue creado en la década de 1960 -terminado en 1965-, consagrando el Aterro do Flamengo como un gran parque dentro de la ciudad. La palabra *aterro*, que en portugués significa 'terraplén' ha asociado la nueva área, creada de modo artificial, directamente con el área del parque, lo que facilita la integración del mismo en el imaginario colectivo de los ciudadanos. Incluso hoy en día se utilizan ambas referencias, *Aterro* o *Parque do Flamengo*, al referirnos a esta zona. Desde luego el tiempo, en este caso, también es determinante, a pesar de que, desde nuestro punto de vista, no es fundamental. Consideramos improbable que una zona tan cercana al centro, que presente actividades que permitan el disfrute del espacio natural y que resuelva la conexión con la zona del borde, llegue a no participar del ambiente urbano. Mirando el caso de Porto Alegre podemos afirmar que el área de borde en sí posee una fuerte identidad, lo que facilita su integración.

A pesar de que el Parque do Flamengo no tiene una imagen tan evidente como la dibujada en la playa de Copacabana, posee una de las características básicas citadas por Lynch: puede ser "leído" fácilmente como un elemento unitario y diferenciado; utilizando sus propios términos, es un "barrio" dentro de la ciudad. Tiene como punto atractivo el MAM -Museo de Arte Moderna-, que por factor cultural establece la relación con la zona central, conectando así la ciudad al principal acceso del paseo. El área del parque, respecto a la ciudad, tiene un factor negativo respecto a su imagen como zona de borde junto al área central, una cota de desnivel distinta a la de la ciudad, ya que la orilla está elevada a una cota más alta, como medio de protección del mar, lo que perjudica ver el espacio como una zona de orla de modo evidente. Claro que, en el caso de la ciudad de Río de Janeiro este factor no interfiere tanto, dado que siempre existen grandes puntos de referencia que sobresalen y sirven para localizar el espacio, evidenciando la posición del mar, que en el caso de este parque está muy bien rematado visualmente en su extremo opuesto, al centro por la cima del Pão de Açúcar.



Vista de la montaña Pao de Açucar desde la Enseada Glória  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Acceso a asarela elevada  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Vista general parque desde sur hacia norte  
Fuente: libro - Burt Marx, espaços da arte brasileira

Para resolver la dificultad ocasionada por este desnivel, el proyecto opta por crear áreas verdes intermedias que van elevando la cota de la ciudad, haciendo la transición. En el nivel de la ciudad, estas zonas verdes están cortadas por las carreteras de alto tráfico que separan los distintos usos: ciudad y parque. Buscando conectar la ciudad a estas zonas verdes y éstas al parque, en diversos puntos se han construido pasarelas peatonales, cuya forma ya nos revela que entramos en un espacio de diseño diferenciado. Especialmente en el punto de conexión con el centro, el edificio del MAM es un elemento simbólico importante, que marca un acceso principal por la pasarela peatonal. El interés cultural, y turístico que promueve este edificio asegura el potencial de acceso a la zona, pues da seguimiento al eje de actividades conectadas con el centro. Además, el hecho de que sea permeable en la planta inferior, descubriendo los jardines y promoviendo el acceso a la orilla facilita el descubrimiento de la zona. El MAM, proyecto del arquitecto Afonso Reidy, que también participó en la concepción del parque, fue pensado desde un primer momento como punto de referencia de la zona.

El MAM se encuentra en la Enseada Glória, una gran bahía artificial que abriga el puerto deportivo y, a lo largo de su recorrido, encontramos además zonas verdes y las principales edificaciones y monumentos que componen el conjunto del Parque do Flamengo. El hecho de concentrar estas actividades en este primer tramo -que tiene una longitud aproximada de 2 km, en el total de los 5 km lineales de parque- es importante, pues reúne las actividades y edificaciones culturales del parque en un área que se puede explorar en una sola caminata. Así, en los últimos 3 km, en los que al uso de paseo-parque hay que añadir el de playa, se concentran actividades deportivas, como una zona de ocio, y un paseo junto al mar, un espacio especial de desconexión del ambiente urbano. Las actividades elegidas para esta zona tienen características prácticas, volcados a las actividades de recreo urbano, como canchas de deporte, chiringuitos, etc. y servicio como gasolineras y aparcamientos. En este segundo tramo, de 3 km, la conexión visual con el borde se evidencia, se puede contemplar la playa, ahora ya no existe un desnivel acentuado respecto a la ciudad. La playa, que está junto al parque, es actualmente inadecuada para bañarse, lo que en este caso no influye directamen-



te en este espacio público, dado que la principal función del parque es proporcionar actividades concretas, como pasear, ir en bicicleta, descansar, etc. y, el baño es apenas una actividad más. El borde natural es un componente añadido que califica todavía más el espacio y que proporciona una mayor integración entre la ciudad y el paisaje natural.

Existen elementos sutiles, que parecen notarse más en el plano del proyecto, pero que a la hora de vivenciar el espacio vuelven más atractiva la zona. Es el caso de las carreteras, que dibujan curvas sinuosas que cambian la proximidad al agua, lo que, especialmente en el último tramo, en el que la vía está nivelada al borde, establece puntos de vista distintos, del parque, de la playa, creando diferentes visiones seriales, estimulando al espectador.

Si por un lado las grandes áreas representan un desafío respecto a conferirles una identidad, por otro lado permiten crear un espacio complejo que abarca funciones diversificadas que pueden atraer diferentes tipos de públicos y a diferentes horas, lo que garantiza una regularidad en la frecuentación del lugar. En el Parque do Flamengo observamos que es posible tener en un mismo espacio museos, equipamientos deportivos, carriles bici, monumentos, restaurantes, marina, *playground*, etc. Además, en un espacio con tales dimensiones, los usos de servicio como aparcamientos, edificaciones de mantenimiento, administración, seguridad pública, etc. desaparecen en el contexto general.

Uno de los puntos negativos de este espacio es el hecho de que está cortado por la carretera, lo que lo aísla del contacto directo con el contexto urbano. Pero en parte este problema se ve disminuido por algunos factores naturales, como por ejemplo el hecho de que la topografía de Rio de Janeiro se impone por sus dimensiones. Desde los puntos altos de la ciudad, como el Pão de Açúcar, se visualiza el área, ésta participa del contexto visual de la ciudad, así como desde el parque se visualiza la ciudad que se desarrolla sobre las laderas de las montañas. El contacto visual entre ambas áreas no se pierde. También intervienen factores artificiales, pues al localizar las autopistas entre zonas verdes y



Desde el parque visualizamos al fondo la zona central de la ciudad.

Fuente: Cibele Vieira Figueira

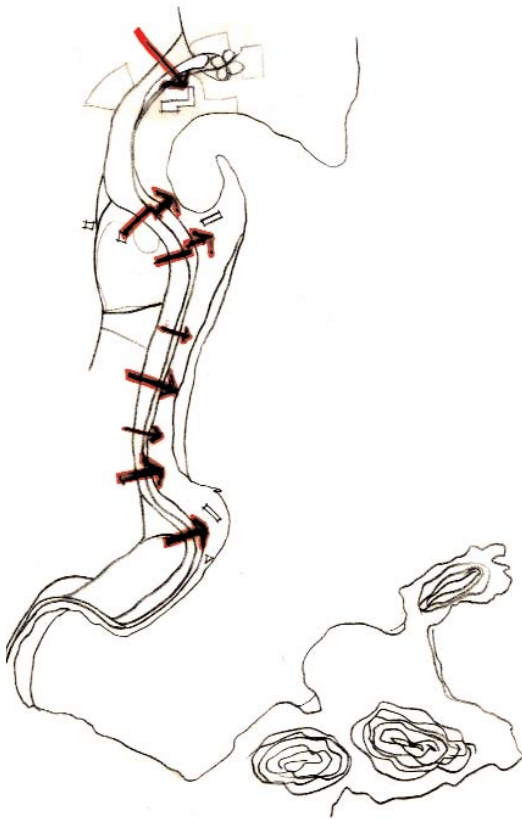
ponerlas a un nivel de cota inferior al del parque en gran parte del trayecto, se ha reducido el grado de interferencia de éstas en el espacio. Además, las construcciones ejecutadas en la zona del terraplén han respetado la horizontalidad del espacio, las edificaciones no sobresalen en el paisaje. Éste es un factor importante pues el parque se identifica como una gran área verde, se reconoce como un elemento unitario. Otro componente fundamental en la integración de la zona con la ciudad es la presencia, a lo largo del camino, de pequeñas plazas que se adentran en las manzanas de la malla urbana, lo que da mayor permeabilidad al parque, hace que se quiebre el límite y se deje de percibir una línea clara entre la ciudad y el parque. Estas plazas aparecen a lo largo del recorrido y proliferan en la zona central. Entre el MAM y el aeropuerto, existe la plaza Salgado Filho, también con la colaboración de Burle Marx, que establece una puerta de acceso a la zona. Las cimas, que son grandes áreas verdes destacadas, también se integran con la imagen arbolada del parque, sugiriendo una conexión entre los espacios.

De cualquier modo, independientemente de la conexión visual de los límites del parque, se ha buscado resolver el acceso a éste, que se ve perjudicado por las autopistas, a través de diversas pasarelas elevadas y subterráneas. Las pasarelas resuelven el problema sólo en parte, porque no acaban de integrarse en la imagen del paisaje, se visualizan como un elemento conector externo que une puntos distintos. Las pasarelas subterráneas se integran mejor como elemento de conexión pues no son tan evidentes, y permiten al peatón ir descubriendo el espacio de forma natural. Por otro lado, las pasarelas elevadas siempre transmiten una mayor seguridad porque no aíslan al usuario del contexto visual de la ciudad, y en horarios de menos luz son una opción más deseada. En este caso, por las dimensiones generosas del paso subterráneo, aproximadamente 15 metros de largo y porque está cubierto apenas sobre las autopistas, permitiendo una cierta transparencia, y también porque es un parque bastante frecuentado, reúne factores para que sea una opción válida. La conexión mediante las pasarelas se ha establecido, con excepción del primer tramo, aproximadamente cada 300 metros. En la zona de la Enseada da Glória las conexiones fueron hechas únicamente por pasarelas elevadas y, al conectar una zona cercana al centro y especial en cuanto a los usos, se ha optado porque estas pasarelas



- 1 - Enseada Glória
- 2 - Museu Arte Moderna
- 3 - Monumento Pracinhas
- 4 - Pista aerodelismo
- 5 - Marina
- 6 - Pasarela elevada
- 7 - Pasarela subterrânea
- 8 - Playa Flamengo

Fuente: revista - Turismo Rio de Janeiro



también posean un diseño diferenciado. En este tramo, las rampas de acceso están colocadas a intervalos mayores, conectando calles de acceso o edificaciones destacadas. En esta zona tenemos tres puntos de conexión que están vinculados directamente al flujo de la ciudad. La primera pasarela, junto al MAM y al eje central, como habíamos comentado, y las otras dos vinculadas a la zona del edificio del Catete y la Iglesia Glória. Las demás pasarelas se distribuyen de modo equidistante a lo largo del paseo.

En la parte final del parque, donde se estrecha la zona de terraplén, las actividades están ligadas nuevamente al uso urbano. En esta zona se localizan un restaurante, junto a una gran zona de aparcamiento y, en el punto final, frente a la Enseada do Botafogo, el museo Carmen Miranda. Se puede percibir claramente cómo se ha buscado concentrar las principales actividades excepcionales junto a los extremos del parque y se han concentrado las actividades de deporte y descanso a lo largo del recorrido. Toda la extensión del parque va acompañada de un carril bici, que está presente a lo largo de toda la costa de Río de Janeiro, integrando esta zona en parte del gran circuito de playas.

Al concebir este tipo de espacio dentro de la ciudad, es importante que se consagre como un elemento especial, diferenciador del espacio urbano, porque esta característica le otorga importancia, lo que hace que sea preservado como espacio público. En el caso del Parque do Flamengo, existe el factor añadido del paisanismo de Burle Marx que le confiere un punto más de excepcionalidad. También no debemos olvidar sobre todo que es un espacio ciudadano que debe acompañar sus exigencias. Buscando esta adaptación y la conservación del área, el Parque do Flamengo ha sido evaluado en un plan de remodelación del área en el que, además de recuperar el mobiliario, la señalización y la vegetación del proyecto original, está previsto incorporar usos asociados a los nuevos tipos de recreación, como una pista de *skate*, *cuadra de bocha* y *gateball* y una pista de patinaje.

Ahora nos gustaría citar otro ejemplo brasileño cuyo espacio urbano ha sido conformado de forma menos evidente

desde su concepción inicial, pero que se ha convertido en un espacio público de excepción dentro de su contexto urbano. No por ello es un espacio cuya calidad de diseño de sus elementos sea destacable, pero en los últimos cincuenta años ha sabido adaptarse a los cambios urbanos e integrarse en el contexto de la ciudad. Ha evolucionado gradualmente, enriqueciendo sus espacios con actividades que se adaptaron a los diversos cambios sociales que fueron ocurriendo. A lo largo de su historia se ha consolidado como símbolo de la ciudad, es parte del imaginario colectivo urbano. Nos referimos al parque de orla de la ciudad de Santos.

La ciudad de Santos, está situada en el litoral del estado de São Paulo, su área consiste en una gran zona continental montañosa que no está urbanizada y una zona insular donde se ha concentrado el desarrollo urbano. La isla de San Vicente, donde se ha desarrollado la malla urbana de la ciudad de Santos, está separada del continente por un estuario, donde se halla el puerto. A apenas 72 km de la ciudad de São Paulo, es un punto turístico consolidado, especialmente gracias a los habitantes del estado, que se dirigen al litoral en los fines de semana. Independientemente de su característica turística, Santos es una ciudad metropolitana cuya área insular es de 39,41 km<sup>2</sup> y tiene aproximadamente 418.000 habitantes. Actualmente su imagen urbana está vinculada especialmente al parque que resigue el borde de mar, los *Jardins de Orla* como se denomina allí, una franja de aproximadamente 40 m de largo y 6 km de extensión y con un área de 218 m<sup>2</sup>. En varios textos sobre la ciudad se puede ver expresado el orgullo del pueblo *santista* sobre su área de borde, atribuyendo a los grandes jardines verdes el hecho diferencial de la zona. Todas las descripciones del lugar hablan de su característico e inmenso parque junto a la orilla, de sus 1.746 árboles de 21 especies distintas, sus 77 especies de plantas, etc. Al analizar este área y un poco de la historia de su urbanización podemos verificar que, además de los jardines, existen otros factores que han dotado la orla de esta identidad, que la ha convertido en un espacio especial, que ha garantizado la preservación de la costa, y un patrimonio de la ciudad.

Santos se ha desarrollado en función de su zona portuaria, ligada a la exportación del café, así que hasta el final del



Vista general paseo parque de Santos  
Fuente: [www.melhoresimagensdesantos.hpg.com.br](http://www.melhoresimagensdesantos.hpg.com.br)





Vista desde satélite del territorio de Santos  
Fuente: [www.santos.sp.gov.br](http://www.santos.sp.gov.br)



Vista general del Jardim de Orla de Santos - al fondo vemos Guarujá  
Fuente: [www.melhoresimagensdesantos.hpg.com.br](http://www.melhoresimagensdesantos.hpg.com.br)

siglo XIX la región de la orla situada frente al Atlántico no había sido ocupada. Con el objetivo de controlar el crecimiento desordenado que se estaba produciendo en la formación de la ciudad, se propuso un Plan de Saneamiento proyectado en 1905 por Saturnino de Britto con el objetivo de ordenar el desarrollo urbano. Su diseño estaba inspirado en los ideales higiénicos y en los parámetros de calidad estética definidos por Camillo Sitte. Este plan preveía canales de drenaje para la ciudad que desembocaban en la orilla atlántica y una zona de jardín en el borde del mar, estableciendo una zona de ocio en esta región. La construcción de los canales comenzó en el año siguiente al plan, pero en el borde, hasta la década de 1920, apenas fueron creados pequeños caminos que delimitaban zonas de jardines. En la década de 1930, empezó a haber un mayor interés por la zona litoral, tanto por parte de la población, que descubría este nuevo espacio de ocio, como también un mayor interés inmobiliario por la región. Por eso el ayuntamiento buscó urbanizar el área creando caminos pavimentados, espacios verdes con zonas arboladas y equipando la zona con farolas y bancos. A partir de la década de 1940, cuando se produjo una democratización del espacio de orla como zona

de recreo urbano, el borde pasó a ser un espacio muy frecuentado, lo que desembocó en un uso desordenado. Con el objetivo de recuperar el lugar y caracterizarlo como espacio público especial se implantaron algunas fuentes, creando zonas de estar y, además, pensando en su potencial turístico se construyó el Acuario Municipal, primera edificación pública de la zona.

La orla de Santos tuvo que esperar hasta el final de la década de 1950 para establecerse como un parque urbano, con un trazado específico definido a lo largo de la avenida de la playa. El proyecto paisajístico tuvo en cuenta especialmente el aspecto climático agresivo, por lo que se optó por la implantación de diferentes plantas del tipo perenne, como lirios, biris y crisantemos, que por su diversidad le han conferido un colorido especial. En la década de 1960 el parque recibió su actual trazado curvilíneo. A partir de esos años el parque junto a la orla fue desarrollando

una identidad propia, que a lo largo del tiempo lo ha definido como una de las principales imágenes de la ciudad.

Analizando la estructura de la ciudad podemos ver cómo la construcción de los siete canales, contruidos en 1906, ha facilitado el acceso a la orla. Los canales hoy en día conforman avenidas perpendiculares a la bahía, calles especiales de gran anchura y arboladas que facilitan la conexión entre la malla urbana y el borde litoral. Otra curiosidad es que estos canales se han vuelto indicadores dentro de la ciudad, puesto que están identificados por un número cada uno, esta misma característica se ha trasladado al borde, donde podemos concertar un encuentro en el canal 5, por ejemplo, o referirnos a un quiosco entre los canales 2 y 3. Donde el paseo-parque se encuentra con los canales se han creado espacios abiertos que avanzan sobre la arena, creando un espacio evidenciado que marca la conexión entre estos dos ejes urbanos. Las avenidas largas y arboladas que acompañan los canales se han transformado en hilos conductores hasta la zona litoral. La estructura geográfica del lugar -que permite avistar desde la llegada a la orla la punta de la isla de San Vicente en un extremo y la isla Guarujá en el otro- enriquece la belleza natural y es un atractivo visual del espacio. Además, el hecho de que la ciudad se haya desarrollado junto al puerto, en la franja opuesta a la orla del Atlántico, ha permitido que se concentren actividades de interés cultural y turístico en esta región anterior a la playa. El desarrollo tardío de la zona ha permitido un planeamiento urbano previo, como hemos visto, y la disponibilidad de grandes terrenos, así que en la segunda franja de playa se localizan actividades como el jardín botánico, centros comerciales, zona universitaria, escuelas, polideportivo, supermercados, iglesias, etc. Actividades que atraen un gran público a la región cercana al parque durante todos los días del año.

A lo largo de la historia del parque se fueron implementados actividades que aseguran la utilización del espacio, mezclando edificaciones como el acuario, la biblioteca municipal, el laboratorio de control ambiental, un pequeño cine para películas fuera del circuito comercial o un espacio cultural. Este es un proceso que sigue todavía, actualmente está prevista la construcción de un museo en homenaje a Pelé (nacido en esta ciudad) que se situará en la playa Jose Menino. La gran extensión del parque permite albergar diversas actividades relacionadas con la cotidianidad urbana, como pequeños puestos de la policía municipal, diversos quioscos, sanitarios públicos, una escuela de deporte, un audi-



Distintas vistas del jardín de la orla  
Fuente: [www.melhoresimagensdesantos.hpg.com.br](http://www.melhoresimagensdesantos.hpg.com.br)





torio al aire libre que acoge espectáculos, con un aforo de 300 personas, etc. Otra área peculiar es la zona deportiva que se ha establecido en el espigón junto al inicio de la playa. Su localización estratégica, combinada con una buena iluminación, que permite la visualización total del espacio y además el hecho de estar cerca del puesto de la policía militar ha permitido su utilización por la noche, lo que la convierte en un espacio singular.

El éxito del lugar se atribuye a la conexión que ha establecido con la población. Además de las actividades que hemos descrito, este espacio nos proporciona las actividades habituales de un parque, como la contemplación, el caminar, correr, ir en bicicleta, patinar, etc. También existen actividades temporales como la feria de artesanía que se organiza entre los canales 3 y 4 (Praia Boqueirao) todos los sábados. Estos eventos vinculan el lugar a la vida cotidiana de la ciudad, lo que también pasa con fechas de excepción, como por ejemplo en año nuevo, cuando éste es un punto de concentración popular.

Como hemos visto, la imagen de esta ciudad no se ha consolidado únicamente por su espacio verde, sino además por una buena conexión con la ciudad, tanto a nivel de diseño urbano como de usos, añadido a diversas actividades atractivas que potencian el área. Se ha sabido dar continuidad al movimiento que empezó en la década de 1950, de democratización del espacio del borde, se ha logrado reunir diversos tipos de públicos a las diversas horas del día. La población del lugar se apropió de tal manera del sitio que actualmente existen discusiones sobre cualquier tipo de intervención en los Jardins de Orla, como por ejemplo el caso de la implementación de del carril bici en 2003. Cualquier nivel de intervención agita a la población, que vigila el área como si se tratase del patio de su casa.

Los dos ejemplos citados nos ilustran por sus diferencias los varios factores proyectuales que ayudan a insertar este tipo de espacio público en el contexto urbano y ciudadano. Como cualquier espacio público, han buscado conectar con los usuarios. A pesar de que hayamos resaltado las diferencias entre estos dos paseos, tienen la gran similitud de que en



Visión de la plataforma Emissário Submarino  
Fuente: [www.santos.sp.gov.br](http://www.santos.sp.gov.br)

ambos casos se ha sabido aprovechar la gran área disponible como un elemento favorable. A través de la continuidad del lenguaje del tratamiento de sus zonas verdes se pudieron introducir elementos diferenciados sin el riesgo de seccionar el espacio general. Elementos como el carril bici que atraviesa toda la extensión del paseo, o la presencia de un mismo diseño de mobiliario urbano, establecen una imagen única, que se actualiza al cambiar de zona, animando al espectador, que va descubriendo las sutilezas del espacio. También en ambos casos la naturaleza es el telón del fondo de los acontecimientos, es un valor añadido que un espacio tan rico también nos brinde un borde de agua del cual se pueda disfrutar. La valorización del parque como espacio público es la valorización de la orilla como elemento a preservar, este valor añadido pasa a ser fundamental una vez que la población ha podido vivenciar y valorar la orla.

### 3.9 Conclusiones

Este pequeño repaso por los distintos elementos estructuradores del paseo nos sirve para entender su complejidad como espacio público y también conocer algunas posibilidades de soluciones efectivas según las condiciones del entorno donde se encuentran. Además hemos podido constatar la capacidad de establecer valores nuevos, basados en nuevos elementos de estructura aportados por las diferentes intervenciones. Todos y cada uno de tales elementos citados, consideramos que son los más relevantes a la hora de estructurar y definir el planteamiento estratégico de actuación. Si bien es cierto actúan a diferentes escalas, juegan, por otro lado, un papel importante a la hora de definir la imagen del paseo.

Hemos visto que existen elementos como la configuración natural que, en los casos más extremos, hace con que el proyectista tenga que adaptarse al medio buscando soluciones que encajen espacialmente a la morfología local. Esta misma capacidad de adaptación debe aparecer según el grado de relación que la ciudad tenga establecido con relación al medio natural. En ambos casos es una intervención delicada pues se tiene de cambiar los elementos de relación espacial sin agredir la imagen del paisaje local. Pero, también hemos presentado algunos casos de proyectos cuya intervención, mismo a un grado elevado ha proporcionado un grato retorno a la relación con el ámbito natural, que se había perdido por asentamientos irregulares o una concepción urbanística equivocada. O sea, ambas actitudes proyectuales pueden funcionar de forma positiva o negativa, lo importante es conocer la realidad local para poder elegir la mejor solución.

Otro factor importante es la cuestión de la continuidad, comprendimos que no solo existe respecto a la ciudad, también debe estar presente entre los distintos tramos del paseo para que no se pierda la idea de unidad. También pudimos percibir la importancia del color, la textura y la luz, elementos que influyen directamente en la escala del observador, interactuando especialmente en la identificación local y cultural de los espacios creados junto al borde. Pero, igualmente, la composición de este espacio depende de los usos y edificaciones que crean actividades de relación

con el entorno, que influyen, aunque de otra manera, directamente en el contexto. Respecto al binomio natural/intervenido se ha de tener mucho cuidado al optar por cambios muy expresivos como serian las intervenciones para los eventos especiales que, se por un lado pueden recuperar un espacio olvidado dentro del tramo de la ciudad, también en muchas ocasiones han resultado en pocos años en espacios residuales desconectados y alejados de la actividad y escala urbana.

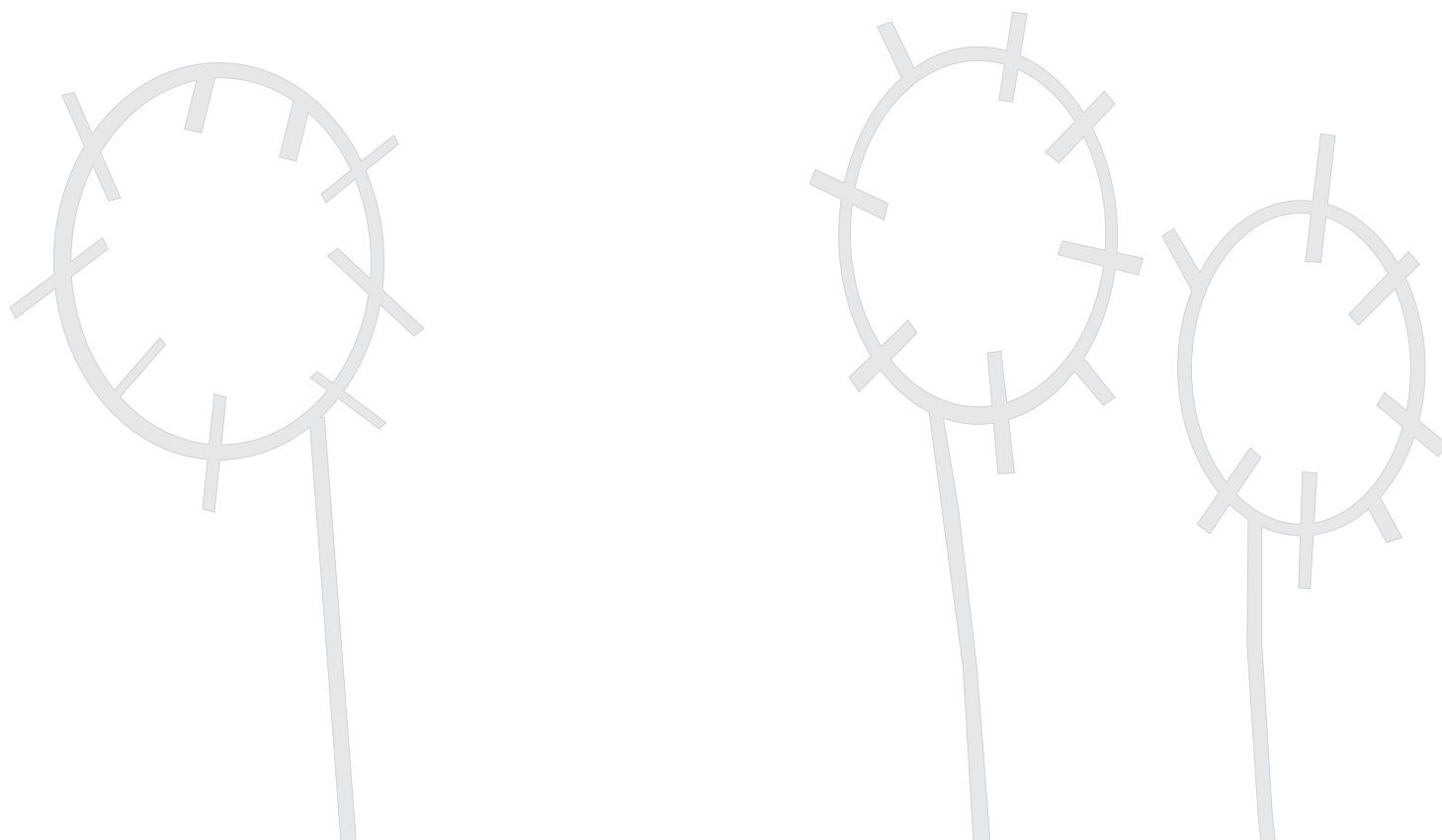
Expresamente hemos buscado abordar dos ejemplos brasileños, puesto que si los desafíos del espacio urbano, de modo general, no cambian de forma contundente respecto al sentido geográfico, como citamos en la parte introductoria, por otro lado, existe una característica recurrente en los diferentes espacios latino americanos que es la cuestión de la dimensión ambiental y la dimensión urbana de la ciudad. Allí, bien como las ciudades, los espacios de borde, en general, son extensos y esto es un problema añadido. El “factor dimensión” respecto a la extensión es un referente importante a la hora de resolver temas como la conexión con la ciudad o la continuidad del propio recorrido. Al trabajar con espacios tan grandes vemos como el valor del “espacio simbólico” es importante en la construcción de la idea del “lugar”. Los espacios o elementos simbólicos son fundamentales en el reconocimiento espacial de los diferentes tramos en un recorrido de gran extensión.

Volviendo al ámbito del paseo, pensamos que la cuestión de las diferentes dimensiones es el gran desafío del espacio público en general, acentuado, en el caso de los límites costeros por el paisaje natural que acaba por insertar otro plano observable. Pero, se ha de tener en cuenta que, el factor de escala que aporta la imagen natural no desconecta al observador del espacio público que posee a su alrededor. La calidad del espacio público urbano está conformada por los equipamientos públicos, materiales, formas, etc. que le componen. Pero, tendríamos de dar todavía más atención, en este tipo de espacio especial, además de la calidad de solución y diseño de los equipamientos públicos, a los otros tipos de intervenciones que crean ocurrencia comunitaria como los bares, museos, etc. que muchas veces funcionan

como el foco de desarrollo de los distintos lugares que componen el espacio general. Estos tipo de construcciones, al pertenecieren generalmente a iniciativas privadas están menos regulados. Creemos que para el caso de los bordes de agua, el hecho de que estén inseridos a un espacio diferenciado debe cambiar tal carácter, pasan a ser un bien público respecto a la imagen del lugar. Cualquier intervención de este tipo debe estar acorde con la concepción del paseo.

La actitud proyectual referente todos a los elementos que componen el paseo definirá finalmente el resultado de la imagen e identidad del área costera. Esto, evidentemente, en diferentes grados, según las dimensiones de la intervención, elementos de conexión, relación con el borde, usos, etc., pero, en todo caso, definitivos en la integración del paseo al contexto urbano y al imaginario local. El propósito de cualquier espacio público es el de hacer ciudad, pero en el caso específico del borde, además de hacer ciudad construimos una de las fachadas urbanas, creamos un espacio simbólico dentro del imaginario colectivo ciudadano que define un carácter local. Una vez que tenemos claros estos factores fundamentales, podemos pasar a evaluar el caso de Porto Alegre. Comenzaremos presentando el área para después analizarla.





# Porto Alegre

parte IV

## 4.1 Contexto Físico

207

Cosmopolita, formada por más de 25 etnias y con dos siglos de historia, la ciudad de Porto Alegre es la capital más al sur de Brasil (Fig. 1). Ha tenido un proceso de desarrollo tardío comparada con las principales ciudades brasileñas, pues hasta el siglo XVIII perteneció a España, pasando a ser portuguesa en 1750 por el tratado de fronteras de Madrid. Los primeros portugueses eligieron el territorio de Porto Alegre porque era el puerto en mejores condiciones de embarque hacia el interior. Según datos publicados por el ayuntamiento de Porto Alegre la población actual es de aproximadamente 1.416.363 habitantes. Actualmente es la capital con mejor calidad de vida de Brasil.

Situada entre las coordenadas 30° de latitud y 51° de longitud, tiene las cuatro estaciones del año bien definidas -no posee la típica temperatura tropical como se imagina para todas las capitales brasileñas-, la temperatura media anual es de 19,5 °C, pudiendo llegar a máximas de 40 °C en verano y mínimas de 2 °C en invierno. Geográficamente Porto Alegre está formada por un anillo de 40 cimas graníticas de 730 millones de años que componen la ciudad, ocupando el 65% de su área total. La ciudad está localizada a orillas del lago Guaíba, en un área que ocupa 476,3 km<sup>2</sup> y a una altitud de 10 m (Fig. 2). Una de las características urbanísticas más importantes de la ciudad son sus grandes áreas verdes, que la convierten en la capital más arbolada de Brasil. Porto Alegre presentan un índice de 15,83 m<sup>2</sup> de área verde por habitante.

El lago Guaíba, que ocupa 496 km<sup>2</sup>, es un ecosistema con una rica biodiversidad, en el que interactúan distintas especies vegetales y animales que dependen de su buena calidad y preservación. El lago está alimentado por los ríos Jacuí, Sinós, Cai y Gravataí y tiene 496 km<sup>2</sup> de superficie. Solamente en la región de Porto Alegre, desde su inicio, que se encuentra en el centro cultural de la Usina do Gasómetro, posee un borde litoral de 70 km, con una profundidad media de 12 m. En él se practican actividades como navegación, pesca, paseos turísticos y deportes náuticos (Fig. 3, zona litoral cercana al centro de la ciudad).



F1



F2

Fuente: Atlas ambiental de Porto Alegre



Económicamente, Porto Alegre es una de las más significativas capitales brasileñas, con los mayores ingresos anuales por persona del país. La ciudad es un centro económico dinámico y altamente diversificado. En el estado del Rio Grande do Sul se encuentran algunas de las mayores empresas de Brasil: entre ellas una planta petroquímica, la mayor empresa de aérea nacional y el mayor conglomerado siderúrgico de América Latina.

En los últimos años empieza a tener una gran importancia política por su localización estratégica como la capital más cercana de casi todos los países que componen el MERCOSUR -Mercado Común del Cono Sur-, al que pertenecen, además de Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay. Porto Alegre es ahora el principal foco de interés turístico y de negocios de la Ruta Cono Sur. En el año 1989 implanta el Presupuesto Participativo, lo que la hace destacar en el escenario nacional e internacional. Se ha caracterizado por ser una capital que combina la democracia participativa con la democracia representativa, lo que atrae la atención de gobiernos, movimientos locales, organismos internacionales, ONU, etc.; destaca por ser una ciudad volcada al futuro. Desde 2001 es una de las capitales mundiales que acoge el Foro Social Mundial, siendo la primera a sitiar el evento, lo que empezó a caracterizarla como una metrópolis de referencia política en el mundo. Porto Alegre es la tercera ciudad del país en eventos sociales, perdiendo solamente frente a Río de Janeiro y São Paulo.

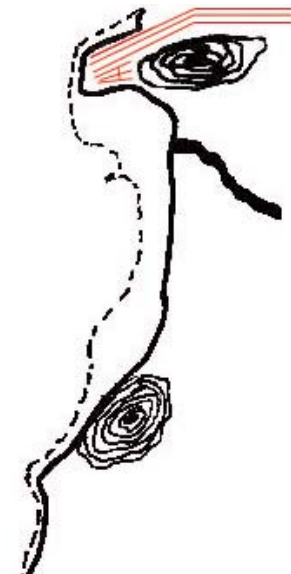
El desarrollo económico que está teniendo Porto Alegre empieza a exigir una transformación significativa de la ciudad para corresponder a las nuevas necesidades que comportan un mayor tráfico de gente y negocios. Hasta entonces no había tenido características turísticas y en este momento hay que valorar las intervenciones para que no se pierda la identificación local.

## EL DESARROLLO TERRITORIAL URBANO

Como nos cuenta Sandra Pesavento en su libro *Memoria de Porto Alegre – espaços e vivencias* (1999), la ciudad de Porto Alegre, al igual que muchas de las ciudades costeras, tuvo su desarrollo urbano partiendo de la península y directamente ligado a la zona de acceso portuario. La zona central, junto al puerto, estaba delimitada por el formato geográfico del lugar, que es una superficie peninsular, lo que ha inducido a que el crecimiento de la ciudad sea en un semicírculo entre las zonas noreste y sur en dirección al centro del territorio. Por las condiciones físicas de la orilla norte, por su facilidad portuaria y por estar protegida de los vientos del sur, esta región fue la más apreciada y su rápido desarrollo urbano impulsó la construcción de terraplenes en la zona (Fig. 4).

La ciudad de Porto Alegre ha sufrido cambios en su morfología inicial, dado que es fruto de una sucesión de terraplenes (Fig. 6). Esto está reflejado en la vida cotidiana del lugar, pues a pesar de los años transcurridos desde estas intervenciones, dos calles estructurales de la ciudad mantienen sus nombres originales, de cuando estaban a orillas del lago (Fig. 7). Una es la Rua da Praia (calle de la Playa), conocida así por los ciudadanos -a pesar de que fue rebautizada como Rua dos Andradas después de la intervención-, que es una vía del área central fundamental para comprender el origen y el desarrollo espacial de la ciudad. La otra vía estructural de la ciudad, en dirección sur, es la avenida Praia de Belas (Playa de Bellas) -que a pesar de indicar su cercanía a la costa por el nombre, actualmente está bastante alejada del borde litoral. Esta vía se desarrolló con posterioridad a la primera, puesto que hasta 1932 tenía una mala comunicación con el centro, estaba separada de él por una montaña (Fig. 5). Después de ese año se construyó un viaducto que facilitó la conexión entre la zona sur y el centro de la ciudad. Hasta esa época era una zona de veraneo, alejada del centro urbano.

Durante años, este tramo junto al borde en la parte sur de la ciudad, estuvo protegido en parte por su dificultad de



F4



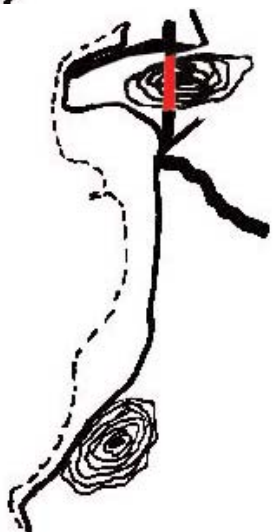
F5



F6

acceso y en parte por la falta de interés económico, ya que la ciudad se desarrollaba naturalmente por la zona norte, que permitía el acceso e intercambio económico a través del lago. La avenida Praia de Belas, además de estar alejada del centro por el promontorio, también tenía un bajo calado, que sólo permitía ser utilizada como playa. Luego, cuando se inauguró el viaducto, la malla urbana rápidamente se volvió más densa y el área junto a la avenida se fue contaminando, lo que ha hecho que perdiera su función original.

De hecho, por la forma de la ciudad, la única zona que se desarrolla junto a la franja costera es la sur, pero simplemente por localización espacial, pues como hemos dicho anteriormente, muy pronto perdió su característica de playa, debido a la polución del lago. Su desarrollo estuvo siempre ligado a los accesos centrales y de conexión con los demás barrios. También esta zona fue configurándose poco a poco, ya que es fruto de varias intervenciones que terraplénaron diversas franjas junto al lago para ampliar la superficie de la ciudad.



F7

Después de un siglo de constante desvalorización, en la década de 1970, se intentó rescatar el área junto a la avenida Praia de Belas a través de un plano paisajístico. Se creó entonces el parque Marinha do Brasil, que funciona como un gran pulmón verde en la ciudad, aunque no ha logrado aproximar la ciudad a la orilla del río. Esta intervención, al mismo tiempo que creó una zona verde que valorizó la zona, de forma involuntaria también la distanció aún más del lago. La manera como fue pensado el proyecto del parque, a lo largo de la orilla del lago pero al mismo tiempo separada de él por la avenida que funciona como muro de contención de aguas, creó un borde limítrofe que no ha permitido la permeabilidad entre la ciudad y el litoral. La tardía construcción de la avenida ha colaborado a esta desconexión, pues desde el parque, durante años, se veía una pared verde que no permitía la visión de la orilla del lago, de forma que lo ha "desconectado" de la memoria de la ciudad.

Por el lado central, desde el punto donde acaba el muro hasta la avenida Praia de Belas, los terrenos junto a la orilla



Fuente: Prefeitura Porto Alegre

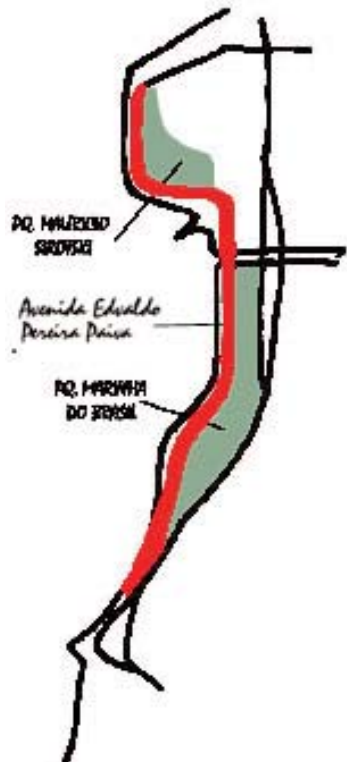


Fuente: Prefeitura Porto Alegre

Arriba podemos ver la transformación física del territorio de la orla de Porto Alegre según el pasar de los años.

Al lado una foto del parque Marina recién inaugurado - 1979 y otra del estado actual del parque.





F8

del lago son públicos y las construcciones más cercanas a la orilla son edificios gubernamentales, también de la década de 1970, siguiendo el planteamiento moderno de la época en Brasil. Son edificios aislados en grandes áreas abiertas y poseen formas ornamentales. Con esto el terreno entre el centro de la ciudad y el lago quedó protegido y posteriormente, en la década de 1980 se inauguró otro parque junto a estos edificios, que tenía como función proteger el área y reavivar las tradiciones del gaucho típico de la región. Este parque fue bautizado Mauricio Sirotsky Sobrinho, aunque popularmente es conocido como Parque Harmonia.

A principio de la década de 1990, la conexión de la zona sur con el centro era insuficiente por la concentración residencial que alcanzó la región en las últimas décadas. Las avenidas Praia de Belas y Borges de Medeiros (que anteriormente fue prolongada como otra vía de acceso desde la zona sur) ya no eran suficientes. Para solucionar este problema se construyó otra avenida opcional, que llevaría a un acceso lateral al centro. Esta nueva avenida, llamada Edvaldo Pereira Paiva, que aparecía en el proyecto original del terraplén, fue construida bordeando el litoral y llegando hasta la Usina do Gasómetro (Fig. 8). Es un tramo bastante central de 7 km, una avenida junto a la costa, una vía para intentar resolver el problema de tráfico. Desde este momento la ciudad redescubre la costa que estaba olvidada. Hoy en día esta zona presenta sólo algunas intervenciones puntuales y mantiene sus características naturales.

Lo interesante es que incluso con todo este olvido del borde de la ciudad, una de sus características turísticas aparecía como un orgullo local, la puesta del sol frente al lago y que está considerada como una de las más bellas del mundo por sus ciudadanos. Pero esto era algo que se apreciaba desde las montañas cercanas al borde, no había la costumbre de ir a la orilla, puesto que estaba demasiado aislada, lo que la convertía en un sitio inseguro al oscurecer.

Nos valdremos del sistema que presentamos en los apartados 2.4 y 2.5 para describir la morfología del tramo del borde costero de la ciudad en el que pretendemos trabajar:

El área esta compuesta por zonas verdes y la vía de tráfico elevada que la bordea, lo que posibilitaría la creación de paseos en bandas. La vía atraviesa las zonas verdes separando ciudad y borde natural y, se conecta con la ciudad en los extremos de los 7 km de extensión y en otros dos puntos intermedios. Está inserta en un contexto natural, es decir que se relaciona con la naturaleza de forma directa e independiente de la malla urbana. Tiene una identidad relacionada con la belleza natural y eventos culturales. A cada dos años acoge instalaciones temporales de la Bienal de Artes Visuales del Mercosur y durante las épocas del Forum Social Mundial también se han instalado espacios para eventos. El color, la forma y la textura predominantes se caracterizan por la vegetación local. La concentración está relacionada con el núcleo cercano al centro de la ciudad. Mezcla, a lo largo del recorrido, características de espacio lineal, zonas características y áreas en las que se podrían crear paseos amplios. Es un borde característicamente urbano, que posee pequeños tramos de arena. Las únicas construcciones existentes son los antiguos edificios que se sitúan cada uno en uno de los extremos del recorrido. También posee un anfiteatro al aire libre.

Una vez conocidos los aspectos físicos generales del área, pasamos a ver la historia de este lugar específico, su contexto histórico, con la intención de comprender por qué hasta ahora ha sido tan difícil lograr un proyecto que aproxime borde y ciudad, dos espacios contrastantes y atractivos a la vez.

## 4.2 Contexto histórico

La historia de Porto Alegre, como la de todas las ciudades portuarias, está muy relacionada con sus orillas. La colonización inicial es fruto de la migración de población procedente de las Azores, que fue estimulada por la Corona portuguesa con el objetivo de apropiarse de tierras y crear estancias de ganado en el interior del territorio. Junto a la zona del puerto, punto de llegada, se fue desarrollando un pequeño núcleo urbano que en 1772 fue bautizado como Porto dos Casais, época en la que comenzó la construcción de los primeros edificios civiles y religiosos y la designación y marcación de lotes, calles y carreteras. En 1882, con la independencia de Brasil, al igual que las diversas villas capitales, pasó a ser denominada como ciudad y bautizada como Porto Alegre.

Al principio la ciudad se desarrolló dentro de la zona peninsular, en un área delimitada por una muralla. La ciudad se estructuraba a partir de la Rua da Praia, calle que hasta hoy mantiene las características de eje comercial del área central. Fuera de la zona de las murallas se hallaban algunos asentamientos rurales y estancias. A partir de 1845 la ciudad pasó por un período de prosperidad, con la llegada de inmigrantes alemanes e italianos que reactivaron el comercio. En el período comprendido entre 1889 y 1940, durante la administración republicana, se instalaron las redes de infraestructura urbana, como electricidad, iluminación pública, red de alcantarillado, canalizaciones de agua, etc.

Históricamente las áreas de la orilla del lago no fueron tratadas con la debida importancia que merecen, se pueden ver las innumerables intervenciones en la zona central/norte respecto a la zona sur de la ciudad, que posee un área mayor limítrofe con el lago Guaíba. Existe un gran debate principalmente junto a la zona central, donde se encuentra el puerto parcialmente desactivado en la actualidad y que está aislado del centro por una avenida de alto tráfico de coches y también por un muro.

Hubo un periodo que marcó una mala relación entre la ciudad y el lago, pues la historia de Porto Alegre está marcada por la inundación de 1941, cuando durante un mes de lluvias intensas, entre abril y mayo, el lago subió 4,73m por



La ciudad amurallada retratada en 1820 por el francés Auguste Saint-Hilaire.  
Fuente: Prefeitura de Porto Alegre



Mapa de la zona inundada en 1941. A la izquierda vemos los daños causados en el área de estudio.  
Fuente: libro - Memória Porto Alegre, espaços e vivências

encima de su nivel habitual, según nos relata Pesavevento. Esta subida inundó gran parte de la ciudad provocando un clima de caos, con hospitales repletos y varios días sin luz ni agua. La verdad es que el sistema de terraplén hecho en la ciudad está por debajo de la cota de seguridad, lo que permitió esta situación.

Esto acabó provocando un cambio en el paisaje de la ciudad, en especial por la construcción del Muro da Mauá (como es conocido en la ciudad) ?un muro de contención de 2,64 km de extensión del centro a la zona norte. Esta obra, juntamente con la apertura de la avenida de acceso a la ciudad que discurre junto al muro también ha aislado esta zona del litoral. Hasta hoy se mantiene vivo el miedo de una nueva inundación, lo que acaba perjudicando los proyectos junto al litoral. En el área sur se ha construido un dique natural que conforma una zona elevada, donde actualmente se ha instalado la avenida Edvaldo Pereira Paiva.

Actualmente existe una discusión respecto a la zona limítrofe con el lago, porque al poseer gran parte de terraplén, siempre está sujeta a sufrir una inundación como la de 1941. Especialmente en la zona central, donde el Muro da Mauá separa el puerto de la ciudad (construido a mediados del siglo XX), parece, por ahora, ser la solución más viable en el caso de una subida del nivel del lago. Se cuestiona la verdadera necesidad del muro, ya que pasada la inundación fueron ejecutadas varias obras de mejora. Después de 1941, se ha desviado el curso del arroyo que pasaba junto al centro, lo que ha solucionado el problema de inundación constante en diversos barrios de la ciudad. Además se construyó una verdadera ciudad subterránea, con más de 300km de canalizaciones para las aguas pluviales.

A lo largo de la historia de la ciudad, a pesar de la desconexión de la zona sur respecto al lago, podríamos describir la historia del desarrollo de esta área, basada en los distintos proyectos que fueron surgiendo en el intento de rescatar y valorizar el área, acompañando en muchas ocasiones de tendencias nacionales e internacionales. El primer plan para el área data de 1914, ligado a la política de saneamiento urbano que implementaba redes de infraestructura, bajo el

gobierno de José Montauray. El proyecto, elaborado por Moreira Maciel, proponía un bulevar junto a la orilla, que finalmente no se concretó. En 1943, Arnaldo Gladosh hace una propuesta similar, que también acaba frustrada. La importancia del área se verifica también en el primer Plano Director de Porto Alegre, de 1959, cuando se adjuntaron varios diseños para el borde del lago, junto a las otras zonas que se consideraban estratégicas de la ciudad. En las décadas de 1970 y 1990 se han promovido concursos públicos que resultaron en la ejecución del Parque Marinha do Brasil y en los centros administrativos federal y estatal.



Fuente: Prefeitura de Porto Alegre

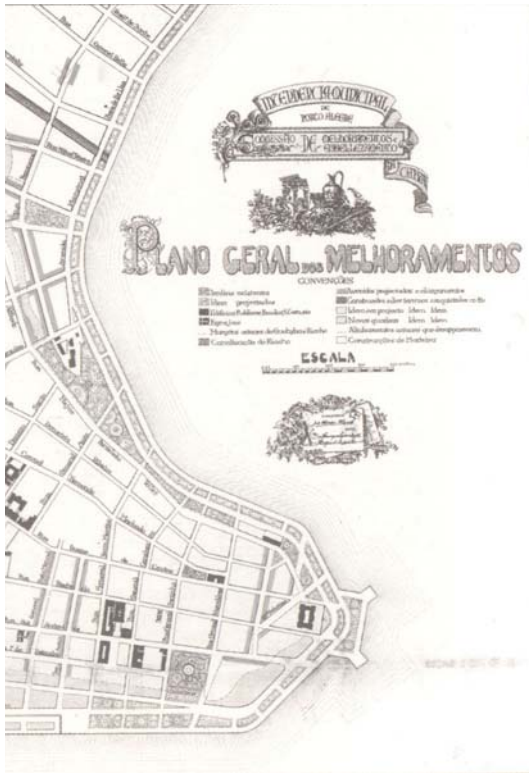
Aquí haremos un repaso breve de las intervenciones y propuestas, dado que creemos que amplían la información sobre los distintos conceptos y posibilidades del área. Tanto en el trabajo de tesis doctoral de Andrea Machado -“A borda do Rio-PoA. Arquiteturas imaginárias: suporte para a construção de um passado”- como en la tesis de maestría de Maria Bohrer -“O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo”-, se puede ver de forma detallada cada uno de estos proyectos e intervenciones, ayudándonos a entender cómo el proceso de búsqueda de proximidad con el lago y la modernización de la ciudad se relacionaban directamente a periodos muy concretos de la historia del país. Andrea Machado, además, lleva a cabo una comparación precisa entre los distintos proyectos propuestos para el área, asociados a los momentos culturales y políticos del país y del mundo. Comenta que el primer proyecto, de 1914, estaba ligado a la modernización conservadora del final del siglo XIX; el proyecto de 1943 se relacionaba con las vanguardias de la década de 1930, y el plan de 1959, al desarrollo promovido entre los años 1950 y 1960. Incluso, según ella, los concursos realizados en la década de 1970, por su carácter público ligado al poder gubernamental, están claramente ligados a la dictadura militar. Por otro lado, la década de 1990, el periodo democrático, está marcado por la sucesión de concursos públicos para las zonas específicas del área.



El mismo punto de vista desde la zona sur, de la zona del terraplén de Porto Alegre. La primera es un dibujo hecho a mediados de 1800 y la otra una foto reciente del área.

Fuente: Cibele Vieira Figueira

A continuación describiremos de modo sucinto cada uno de los estudios de usos y actividades hechos para el área hasta llegar al Plan Director actual de la ciudad.



Plano Geral de Melhoramentos - 1914

Fuente: libro - Memória Porto Alegre, espaços e vivências

#### PLAN DE MELHORAMENTOS – 1914

En este plan, la orilla del lago es concebida como un elemento lineal de remate, conformado por un gran bulevar. Funciona como un elemento independiente que, en principio, junto al centro, conformaba un área de parque que haría la transición/conexión entre la ciudad y el borde. Se puede ver en su trazado la influencia de la morfología figurativa del bulevar parisino de Haussmann. La gran importancia de este plan para el área ha sido la inserción de la figura del borde como elemento urbano importante.

#### PLAN GLADOSH – 1943

Planteaba un parque lineal junto a la orla y la avenida Praia de Belas, que surge como el prolongamiento del área del puerto. Proponía ligazones con algunas avenidas transversales tratadas también como zona lineal verde, las *park-ways*. Intentaba crear una zona articuladora en el punto de encuentro del puerto con la avenida, en el extremo de la península. En esta zona, se implantaría un espacio cívico, con dos grandes edificaciones dispuestas simétricamente alrededor de la plaza que establece un eje visual con una de las calles del centro.

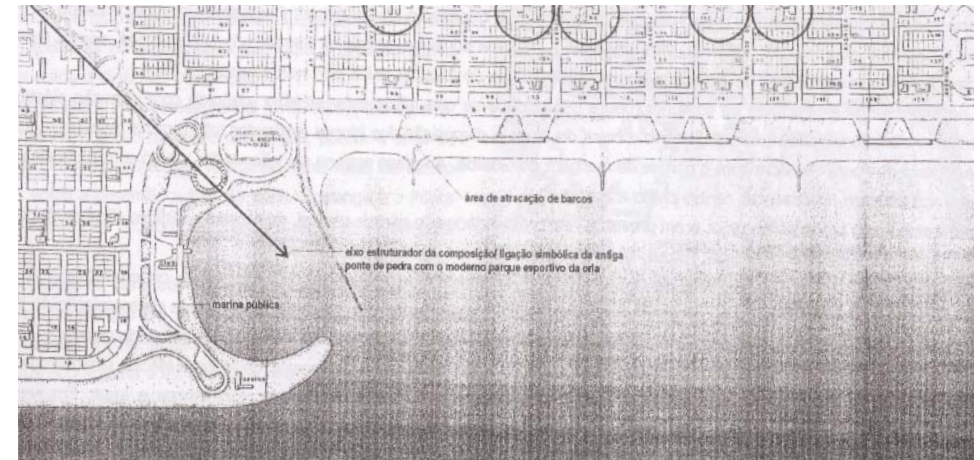
#### PLAN PEREIRA PAIVA – 1959

Ha sido el primer Plan Director de Porto Alegre. Se inspira en Le Corbusier y en el proyecto de Brasília, por eso propone una zonificación de usos y espacios, dividiendo la ciudad en áreas comercial, residencial e industrial. Proponía el terraplén de una forma similar a la actual, en la zona que estudiamos, con la idea de implementar allí un barrio residencial, inspirado en la ciudad-jardín, a orillas del lago. Planteaba grandes manzanas de unidades residenciales en lotes de 15 x 50 en el interior del terraplén y de 50 x 30 junto a la orilla. Para prevenir las épocas de subida del nivel del lago, creaba una avenida-dique elevada a 6 metros. Junto al área de desagüe del riacho Ipiranga proponía un carácter más escultórico, conformado por una Zona de Marina, además de centros cívicos y deportivos, un casino y un club náutico. Se ve en esta propuesta una búsqueda de soluciones similares a las propuestas de Río de Janeiro.

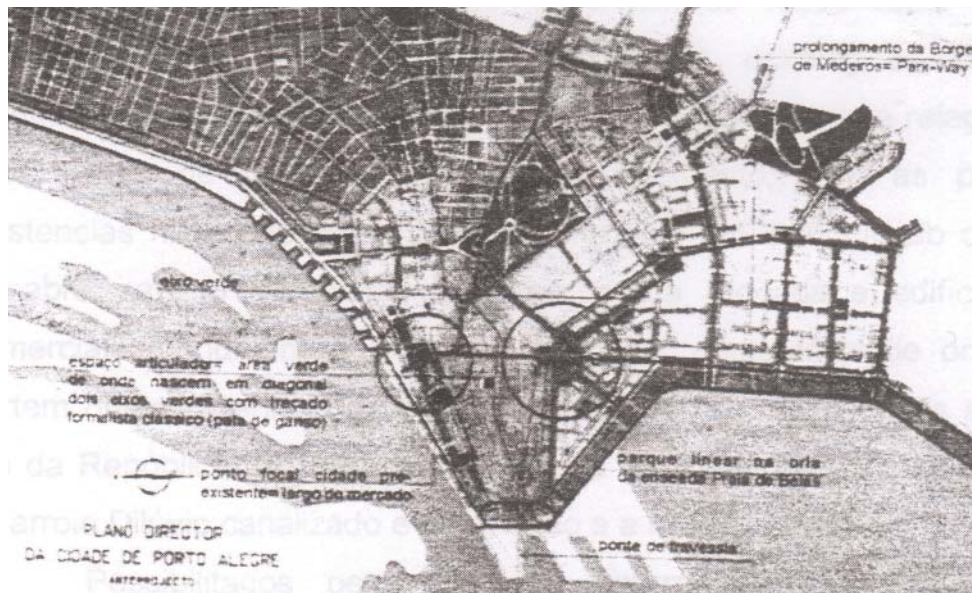




Barrio Praia de Belas - Fuente: Boletín de la Sociedad de Ingeniería - 1914



Proyecto barrio Praia de Belas - Fuente: Ley 1487/1955



Plan director propuesto por Arnaldo Gladosch en la década de 1940  
Fuente: Ley 2046/59

A la izquierda los dos primeros planos para el área que establecían un área verde lineal que acompañaba el margen.

Arriba el plan para el barrio residencial Praia de Belas propuesto en el plan de Pereira Piava.

Fuente: tesina - O aterro Praia de Belas e o Aterro do Flamengo

### PLAN DIRECTOR – 1979

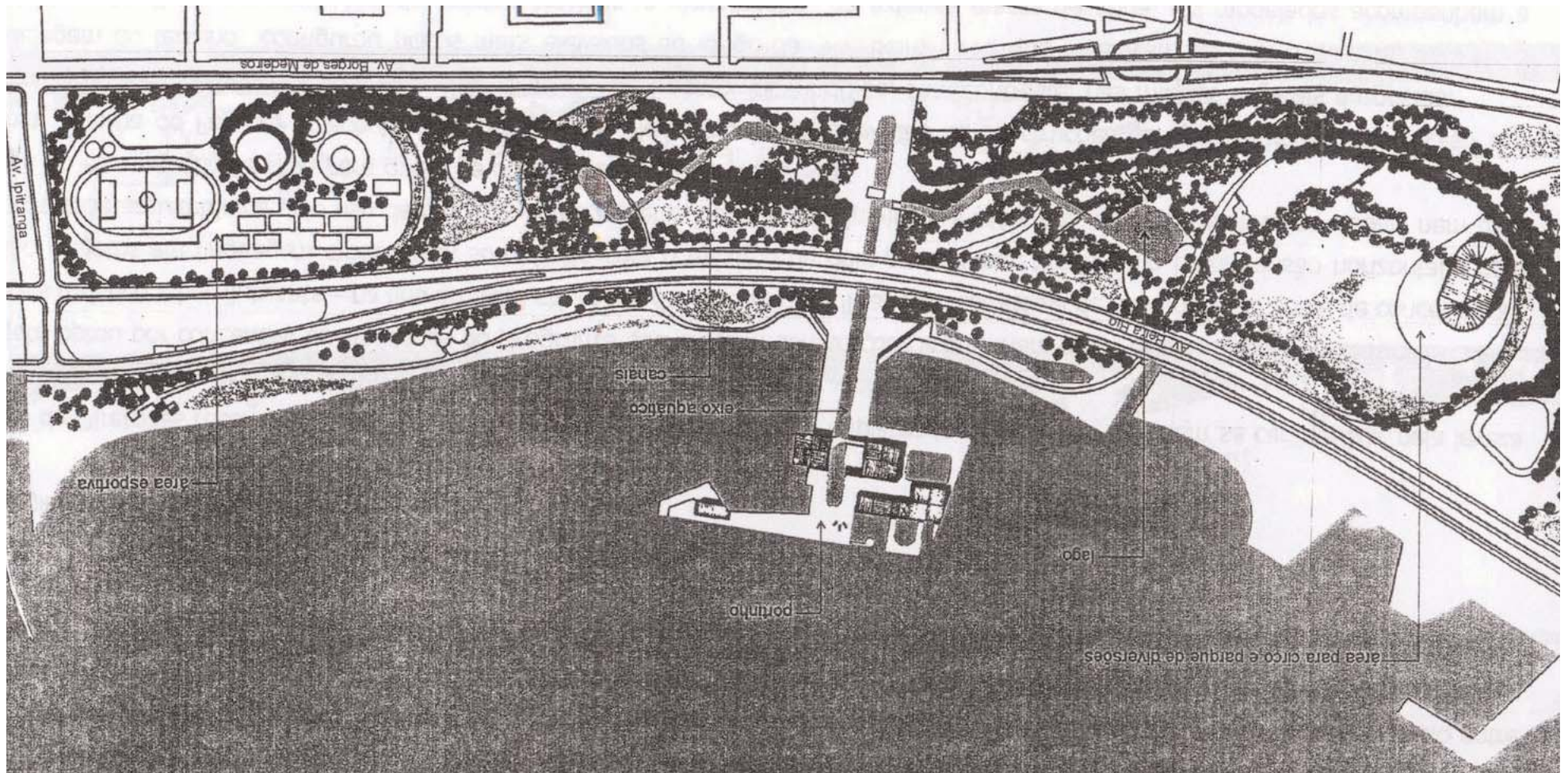
Este plan director sale con el área de terraplén realizada, pero sin ningún proyecto ejecutado todavía. Por la pérdida de fuerza del modelo utópico moderno, este nuevo plan abre espacio para concursos en la zona del borde, y la concepción del Parque Marinha do Brasil, que ya comenzaba a ser pensado a finales de la década de 1960. A mediados de la década de 1970, se había realizado un concurso público para el proyecto del parque, en el que constaba, entre las directrices que demandaba el concurso, la creación de una fuente de ligazón entre la ciudad y el lago y una minimización de los efectos visuales existentes, entre ellos la avenida-dique. En el programa de necesidades del parque entraban un Museo Acuario y un puerto turístico, que nunca llegaron a ser ejecutados. El proyecto ganador, en 1976, ha sido el del equipo de arquitectos Ivan Mizoguchi y Rogério Malinsky, que proponían dos grandes ejes. Uno verde, densamente arbolado, que se desarrollaría longitudinalmente siguiendo la geografía del parque y que iría creando espacios y descubriendo ambientes. Perpendicular al eje verde, en la zona central del parque, se proponía el eje acuático, una explanada de 60 metros de largo que avanzaría adentrándose en el lago, terminando en una gran plataforma ?zona Portinho, según denominaba el proyecto? que albergaría una plaza seca y las principales construcciones exigidas por el programa. Finalmente este proyecto fue inaugurado oficialmente en 1982, ejecutado apenas en parte, lo que le ha descaracterizado, especialmente porque no se ha ejecutado el eje acuático, lo que ha perjudicado la legibilidad y proximidad proyectual del proyecto original. Este plan no ha conseguido dar respuesta al problema de configuración y conexión entre la ciudad y el puerto, ha permitido, eso sí, diversos proyectos y concursos de forma puntual, lo que sólo ha contribuido a la desagregación visual del conjunto del área.

Nos ha parecido igualmente interesante presentar algunos de los proyectos ejecutados en la zona, a partir de este plan y que, de alguna forma, han atraído usuarios a la zona. También los concursos que se promovieron para la zona pero que no han sido realizados.



Plan director de 1979 que ha definido el área del borde como zona verde que debería estimular una conexión entre la ciudad y la orla del lago.  
Fuente: [www.portoalegre.rs.gov.br](http://www.portoalegre.rs.gov.br)

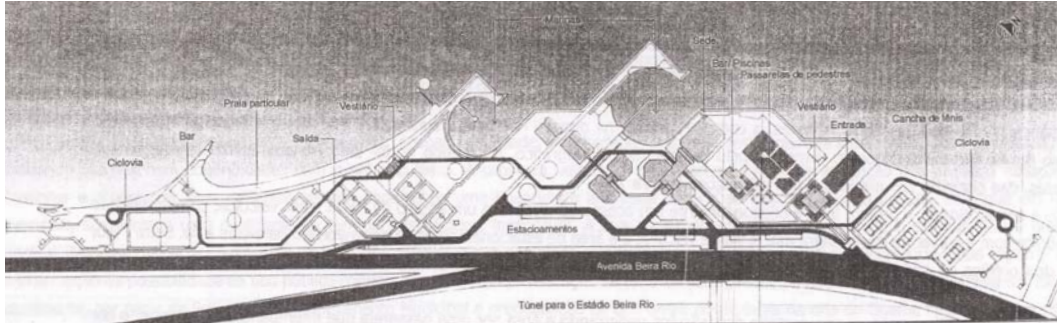




Plano General del Parque Marinha do Brasil de los arquitectos Ivan Mizoguchi y Rogério Malinsky. Primeros colocados del concurso en 1976. En este plano podemos ver la zona de marina propuesta en el proyecto original y que no se ha ejecutado.

Fuente: tesina - O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo

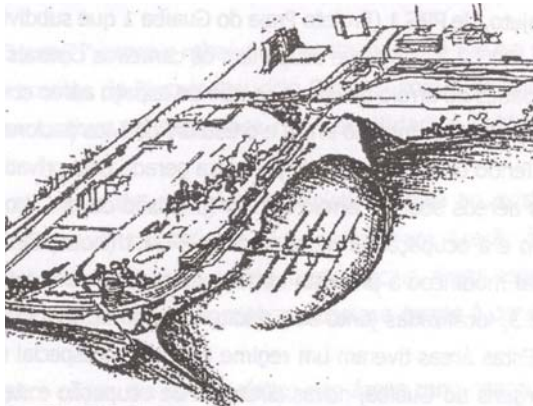




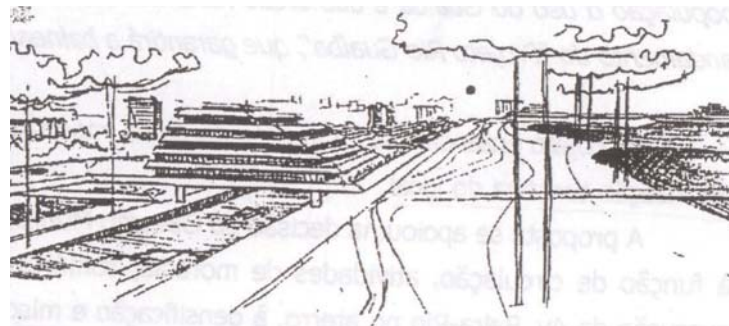
Parque Social e Esportivo Esporte Clube Internacional - Plano General  
Fuente: tesina - O aterro Praia de Belas o aterro do Flamengo

#### PARQUE SOCIAL ESPORTIVO ESPORTE CLUBE INTERNACIONAL – 1981

En 1979 el Ayuntamiento cedió tierras destinadas a la implantación de un parque acuático al club de fútbol Internacional, que ya tenía su estadio en el Aterro Praia de Belas, para que construyera su sede deportiva. Fruto de discusiones jurídicas, este proyecto se inauguró en 1982, pero a causa de problemas de escritura se construyó parcialmente sin respetar el proyecto original. Al ser este espacio privado, así como las funciones que promueve dentro de su área, está reservado a los socios del club y funciona de forma independiente dentro del paseo. Existe una gran preocupación del sector público por recuperar las zonas privatizadas de este tramo de orla para el dominio público a través de permutas.



Croquis del Arq. Jorge Debiagi - 1987  
Zona cercana al Parque Mauricio Sirotsky Sobrinho



Parque Social e Esportivo Esporte Clube Internacional - Plano General  
Zona de la Marina propuesta  
Fuente: tesina - O aterro Praia de Belas o aterro do Flamengo

#### PROJECTO PRAIA DO GUAIBA – 1987

Este proyecto surge junto a la previsión de apertura de la avenida Edvaldo Pereira Paiva, que bordearía el lago, para 1988. Probablemente una de las propuestas más polémicas respecto a la variedad y cantidad de usos privados que preveía. Se trataba el área más cercana al centro como un foco de actividades, dándole mayor importancia como zona de valorización turística y tratando de forma secundaria el segundo tramo, pasado el riacho Ipiranga en dirección sur, donde estaba proyectada la construcción

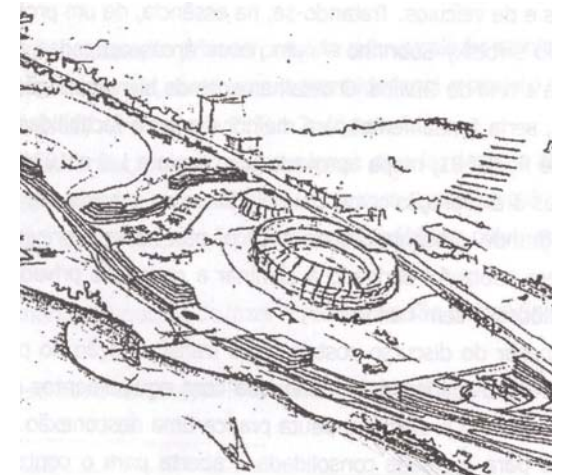
de edificios residenciales, comercios y servicios. En la zona cercana al centro proponían un hotel, un centro empresarial, una marina pública, un parque de diversiones, un *shopping center*, bares y restaurantes, llegando a permitir construcciones de hasta 11 pisos. Finalmente la propuesta resultó en un mapa de zonificación que acompañaba la Ley Complementar 182/88 del Plano Director, que indicaba el área total de intervención de 244,67 ha, dentro de las cuales 145,98 ha correspondían a las áreas de los parques Marinha y Mauricio Sirotsky Sobrinho y sistema vial. El gran problema de este proyecto es que creaba una nueva identidad para el lugar, totalmente independiente de la ciudad, abierto al paisaje pero encerrado en sí mismo.

#### REVITALIZACIÓN USINA DO GASÓMETRO EN CENTRO CULTURAL – 1991

El edificio de la antigua usina o central de energía eléctrica fue inaugurado en 1928, y terminó sus actividades en 1974. A partir del año 1983 fue considerado Patrimonio Histórico y Cultural y en 1988 se empezó a restaurar el edificio. En 1991 es destinado a Fábrica de Cultura; también en la década de 1990 se realizó un concurso para la instalación de un restaurante en la terraza del edificio, pero hasta ahora no ha sido aprobado. Por su presencia e historia en este lugar, se puede decir que es uno de los elementos de mayor fuerza simbólica del paisaje construido de la ciudad; actualmente atrae un gran número de personas, que circulan por sus exposiciones, frecuentan los cursos y actividades ofrecidas y disfrutan de la puesta del sol en sus alrededores.

#### PISTA DE EVENTOS – 1993

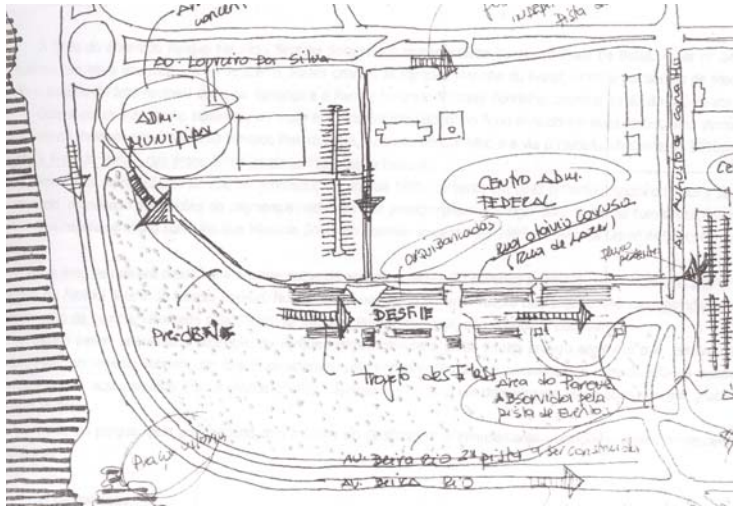
Este proyecto fue pensado para viabilizar un espacio que permitiera eventos diversos, como el carnaval, pasacalles, congresos, ferias, etc. Está propuesto dentro del área del Parque da Harmonia donde se aprovecha la vía de acceso principal, que divide el parque del centro administrativo reformulándola como vía multiuso. Busca conectar la ciudad y el parque, y éste al borde a través de este nuevo contexto cultural. También propone una vía secundaria a la avenida Pereira Paiva, que estuviera a la cota del parque. Este proyecto no ha sido ejecutado.



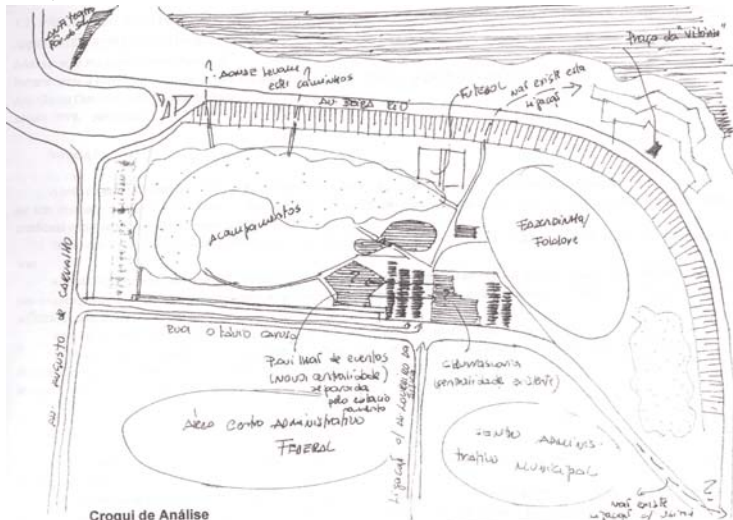
Parque Social e Esportivo Esporte Clube Internacional -  
Plano General  
Fuente: tesina - O aterro Praia de Belas o aterro do Flamengo



Vista actual Usina do Gasômetro  
Fuente: [www.nutep.adm.ufrgs.br](http://www.nutep.adm.ufrgs.br)



Croquis de Análisis - 1993



Croquis de Análisis - 1999

Fuente: tesina - O aterro Praia de Belas o aterro do Flamengo

## REVITALIZACIÓN PARQUE DA HARMONIA - 1999

Este parque fue inaugurado en 1992 y está vinculado a las tradiciones y el folclore local. No ha tenido un proyecto formal, su ocupación se ha caracterizado por la improvisación. Su área está dividida por la avenida Pereira Paiva, avenida-dique con un desnivel de 3 m, que crea una zona de orla que funciona de forma aislada. En ella se preveía construir una marina pública, con equipamientos deportivos y pista para *footing*. En esta área apenas se ha insinuado la forma de la marina idealizada a través del terraplén. El borde del parque junto al lago es una zona muy frecuentada, a causa de su proximidad a la Usina do Gasómetro. Actualmente existe un estudio de revitalización del parque, para ordenar los usos existentes y crear nuevos usos y accesos, especialmente entre ambas zonas del parque, que actualmente no parece que pertenezcan al mismo espacio público.

## ANFITEATRO POR DO SOL - 1999

Este proyecto fue ejecutado en un área de 35.000 m<sup>2</sup> localizados en una zona privilegiada por su situación estratégica respecto a la orla y la ciudad. Está en el tramo central del paseo, en el punto de encuentro del parque de la Harmonia y Marinha do Brasil y la avenida Ipiranga, donde se encuentra el *shopping center* Praia de Belas. Está compuesto por un anfiteatro al aire libre con infraestructura permanente de camerinos, sonido, escenario para presentaciones y capacidad para 50.000 personas. Lo mejor del proyecto es la intención de proponer este tipo de espacio de actividad abierta en un área que valora la visual del paisaje, pero falla en aspectos arquitectónicos como la falta de conexión clara con el entorno urbano, un aparcamiento insuficiente y una edificación que no se relaciona con el entorno natural. No tiene una forma armoniosa y el material y los colores utilizados contrastan de forma negativa dentro del espacio.

## PROYECTO PLAZA VICTORIA - 2000



Es un proyecto pensado para implantarse junto a la orilla, en el tramo intermedio entre la Usina do Gasômetro y el Anfiteatro Por do Sol. Sería una plaza con una escultura que funcionaría como elemento simbólico que se identificase con la ciudad, ideada por el escultor local Vasco Prado. La escala de la escultura propuesta (aproximadamente 5 metros) requeriría, por su carácter escultórico, un tratamiento urbanístico de su entorno, por eso en la propuesta de los arquitectos Jefferson Lanes y Fernanda Zucolotto se crean dos rampas desde el paseo que llevan hacia una plataforma elevada a un metro en relación con la avenida, y donde se encuentra la escultura. A pesar del parecer favorable de la SMAM (Secretaría Municipal del Medio Ambiente), este proyecto hasta ahora no ha sido ejecutado.

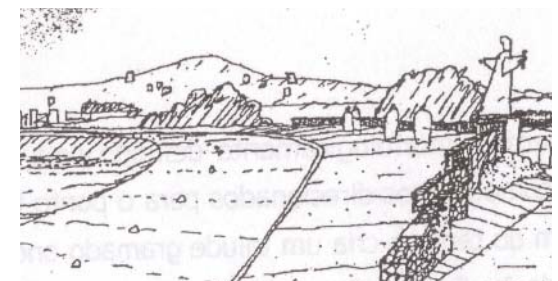
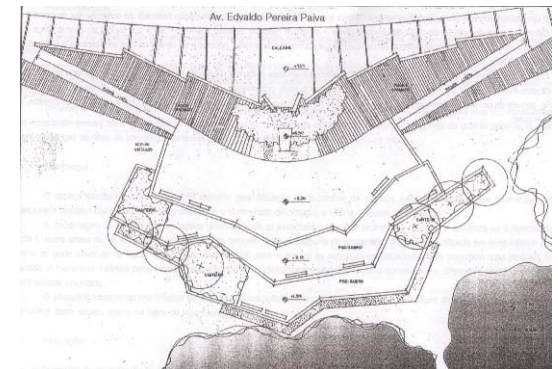
#### ESTUDO ORLA PORTO ALEGRE – 2000

Promovido por la SPM (Secretaría de Planeamiento Municipal) y bajo la coordinación de la arquitecta Lúcia Klein, es un estudio que abarca toda la orla de la ciudad, buscando elaborar directrices para el uso y la ocupación del área del borde. Pretende encontrar formas de revitalizar la relación entre la ciudad y el lago Guaíba, especialmente como potencial turístico y de ocio. Este trabajo, que se basa entre otros en registros fotográficos, muestra los distintos espacios desordenados o inconclusos que caracterizan la casuística de ocupación del borde de la ciudad. La conclusión principal fue la necesidad de retornar a un proyecto global de la orla, que fue olvidada con el pasar de los años, substituido por proyectos específicos, desconectados del contexto general que conforman la ciudad y la orla.

A lo largo de los últimos años, en el momento en que la avenida pasa a participar de forma más directa en el contexto urbano de la ciudad y también merced a eventos como el Foro Social Mundial y la Bienal de Artes, se fueron implantando algunas esculturas que van caracterizando distintos puntos del paseo de borde. La última, una de las más interesantes desde mi punto de vista, simboliza en parte una llamada al reconocimiento de la orla, propuesta por el escultor y arquitecto José Resende intitulada "Olhos Abertos". Ha propuesto una plataforma elevada que conduce nuestra mirada hacia la orilla y que, según el autor, - en una entrevista a la *Fundação Bienal Mercosul* (set/2005) -, está pensa-



Vista aérea auditorio Por do Sol  
Fuente: [www.arrologrande.pop.com.br](http://www.arrologrande.pop.com.br)



Dos croquis del proyecto para la Plaza Victoria  
Fuente: tesina - O aterro Praia de Belas o aterro do Flamengo

da sobre la idea de que Porto Alegre “se mire con nuevos ojos”. Esta escultura permanente se inauguró en diciembre de 2005, con ocasión de la 5ª Bienal do Mercosul que se celebró en la ciudad.



Escultura elevada de José Resende  
Fuente: Eli Figueira

### 4.3 Evolución reciente, problemas

227

Es muy interesante observar el estado actual de la zona, esta cada vez se consolida más como espacio público dentro del contexto de la ciudad, independientemente de que no se haya hecho ninguna intervención importante. La zona del Centro Cultural Usina do Gasômetro sigue siendo el punto mas atractivo que reúne, especialmente en los finales de semana, a deportistas y visitantes locales y foráneos.

En los finales de semana podemos observar la presencia de vendedores ambulantes que se instalan en el camino comprendido entre la Usina do Gasômetro y la avenida Ipiranga. Se empieza a desarrollar en épocas como verano usos antes olvidados como el disfrute de la playa, cuando algunos se aventuran en bañador a tomar el sol y a disfrutar del agua. Esto es fruto también de la nueva visión del espacio por el programa de despolución del lago. Costumbre esta novedosa en esta área, dado que siempre se ha consolidado como espacio urbano, probablemente por su cercanía al centro de la ciudad, la característica de playa en Porto Alegre siempre se ha desarrollado junto al barrio residencial Ipanema. Cada vez se incrementa más la utilización de la zona también durante la semana, cuando la frecuencia de usuarios es más homogénea, disfrutando del largo de la avenida.

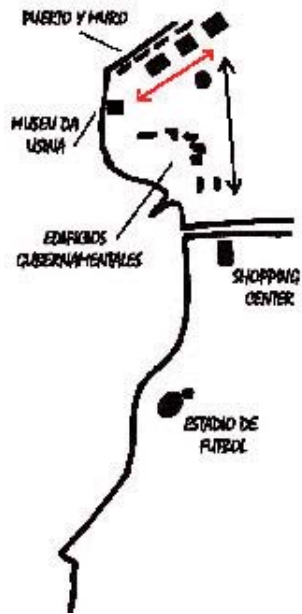
Como podemos ver este es un espacio que grita por un cambio, de forma natural se esta transformando, aunque no se definan directrices claras. Pero, lo que también sucede es que hay recelo por parte de las autoridades para intervenir en la zona. O sea, reordenar la costa seria una gran inversión, que podría cambiar la fachada de la ciudad e incluso incentivar el turismo, pero que también lleva a muchos interrogantes como hasta que punto se deben cambiar las zonas naturales, cuáles son los usos mas adecuados y cual seria la reacción de los usuarios ante el cambio.

Esta zona tiene una gran capacidad turística pues se encuentra justo al final de la "Rua da Praia" que antes tenia un interés más enfocado en la zona junto al puerto, donde están el Mercado Publico, el Ayuntamiento, la Catedral, pero esta característica cambió y el foco de interés se fue ampliando en dirección al lago por la revitalización de la "Casa



Aquí podemos ver la frecuencia de uso en un fin de semana normal, cuando cierran la avenida y ésta es utilizada por deportistas y para paseo.

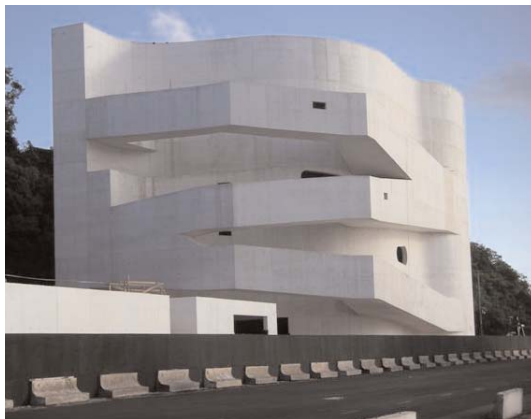
Junto al borde se practican actividades de ocio. Todos esperan el atardecer para ver la puesta del sol.  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



de Cultura Mario Quintana” -construcción barroca- que era un antiguo hotel de la ciudad y que a partir de 1990 pasa a ser uno de los más completos centros de cultura de Brasil y de América latina, su nombre una homenaje al gran poeta local - y en la continuación la “Usina do Gasômetro” – antigua usina termo-eléctrica junto al Guaíba que fue construida en 1928 y, desde 1991 es uno de los más importantes centros culturales de la ciudad; su chimenea de 107m hace una composición harmoniosa en el paisaje urbano, una paradoja entre el pasado y el presente. Estos dos sitios conforman un paseo turístico y cultural obligatorio que lleva la gente desde el centro de la ciudad hasta el principio de la zona litoral. (Fig. 09)

Alrededor de la “Usina do Gasômetro” se está configurando una zona de interés cultural muy importante dentro del contexto de la ciudad. En diversas épocas del año se utiliza el espacio multiuso para espectáculos musicales, teatro al aire libre y eventos, especialmente en la virada del año, cuando esta zona se consolida como el gran punto de encuentro de la población local.

En el borde apenas se han hecho intervenciones, junto al Centro Cultural Usina do Gasômetro se creó una zona de parking y un área multiuso y en la mitad de la avenida donde se construyó un auditorio al aire libre. Como habíamos comentado en este tramo se fueron implementando algunas obras dejadas por la Bienal de Artes Visuales del MERCOSUR. La iniciativa de los artistas plásticos, participantes de la bienal, por ahora han encajado bastante bien en la imagen del local, pero esta no es una buena estrategia de ocupación. Se ha de ordenar el espacio, caracterizando las áreas simbólicas creando un lenguaje entre las intervenciones, por menores que éstas sean. No se debe correr el riesgo de que el paseo se vaya desarrollando desde elementos aislados que finalmente no conformarán una idea de conjunto y así tener como resultado final en un recorrido desconectado y desestructurado.



Vista de la obra del Museu Iberê Camargo  
Fuente: Eli Figueira

Al final de la avenida, junto a la montaña, por el lado opuesto al lago, hay un proyecto para la construcción de un





Algunas de las intervenciones dejadas por los artistas plásticos de la Bienal de Artes Visuales del MERCOSUR  
Fuente: Eli Figueira



Foto de uno de los vendedores ambulantes de la zona.  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Vista del puerto de la ciudad desde el lago  
Fuente: [www.pucrs.br](http://www.pucrs.br)

museo en homenaje a un pintor local importante nacionalmente, Iberê Camargo. La obra que ya ha empezado es proyecto del arquitecto Álvaro Siza y está prevista ser inaugurado en 2006.

#### EL RETO

En este momento la ciudad ya presenta importantes cambios que se reflejan en distintos puntos de la ciudad. En los últimos años, ya con vistas a los cambios que traería el MERCOSUR poco a poco se fueran reconvirtiendo viejos edificios en zonas culturales, reformulándose ejes estructurales de la ciudad, reactivando plazas y parques. Pero uno de los grandes puntos pendientes de la ciudad esta junto a su costa. Fruto de grandes discusiones la reconversión de las zonas junto al lago Guaíba es un tema que no logra salir de proyectos o concursos en zonas puntuales.

El ayuntamiento de Porto Alegre, por su parte, ha invertido millones de euros en uno de los mayores proyectos de depolución de un lago en el mundo. En una segunda fase invertirá en estaciones de tratamiento del sumidero domestico elevando el índice actual de tratamiento del 27% para 77%.

La reconversión de la zona portuaria, por las características comentadas anteriormente, tiene un problema muy específico y técnico y ya se están estudiando medios de viabilizar una apertura del puerto hacia la ciudad. También hay en estos momentos bastante documentación sobre revitalización de áreas portuaria, bien como estudios basados en los proyectos existentes. En muchas ciudades europeas y americanas se ha puesto en marcha la operación de reconvertir los puertos inactivos, el water-front. A partir de allí surgen muchos trabajos que permiten reflexionar y dialogar sobre soluciones existentes o posibles soluciones. Además por su ubicación e historia e interés arquitectónico - especialmente por el pórtico de entrada en estructura de hierro moldurado con vitreos hechos en Paris en 1919 - este es un local consagrado dentro de la estructura de la ciudad. Su revitalización y utilización tendrá gran receptividad por parte de la



población.

Pensamos que el mayor desafío se encuentra en el área junto al centro que empieza luego a la continuación del puerto y que se extiende por los terrenos gubernamentales y dos de los grandes parques de la ciudad. Esta zona también ha sufrido un gran cambio socio-cultural en los últimos años cuando, al pretender solucionar el problema de circulación viaria de la ciudad, se construyó la vía entre los parques y el lago como alternativa a las avenidas “Praia de Belas” y Borges de Medeiros.

En esta zona surge el gran reto. De que manera se debe tratar este tipo de zona que se encuentra en “estado natural” en pleno centro urbano? Seguramente es un punto fundamental de la ciudad que configurará una de las fachadas de la misma. ¿Cómo tratar el camino que acompaña la avenida? ¿Qué usos y dimensiones son las más adecuadas? ¿Se debe construir en la franja junto al lago? Todas estas cuestiones, aliadas al problema de conexión entre esta zona y la ciudad, conforman en gran desafío de Porto Alegre en este momento.

Creemos que para este tipo de intervención, tan importante en una ciudad, es muy importante el debate para valorar los muchos puntos que se la conforman. Pero esta claro que Porto Alegre es una ciudad que esta cambiando a un ritmo acelerado que deberá ser acompañado de cambios urbanos igualmente importantes que la valoren como polo metropolitano. Las presiones inmobiliarias pueden llegar a planteamientos equivocados para la zona, ya existen terrenos que bordean el lago donde se empieza a construir grandes edificios con alturas desproporcionadas, sin respetar las características locales, que pretenden tener como atractivo de venta la puesta del sol. Es necesario orientar y definir las iniciativas públicas y privadas para obtener finalmente un desarrollo armónico. Sin un planeamiento específico, en el futuro la preocupación urbanística no estará volcada al desarrollo de esta área, sino en la reconstrucción de su estado actual.



Aquí vemos las dos vistas. La de arriba es la manera como Porto Alegre ha contemplado siempre su puesta de sol, la de abajo forma parte de la nueva costumbre de verla desde la orilla.

Fuente: Cibeles Vieira Figueira

Cuando observamos los proyectos de paseos urbanos en la costa y las alteraciones físicas que causan en el paisaje costero sentimos que están poco debatidas las consecuencias que la forma, altura (principalmente edificaciones) , texturas y colores causan en el entorno natural. En este ha sido interesante observar los muchos ejemplos que nos ofrece España dado que este es un país esencialmente litoral. A través de sus distintas experiencias ha sido posible aprender del proyecto ejecutado las características que obtuvieron mayor y menor éxito y cuales han sido los puntos donde se ha logrado una mayor integración entre la costa y la ciudad.

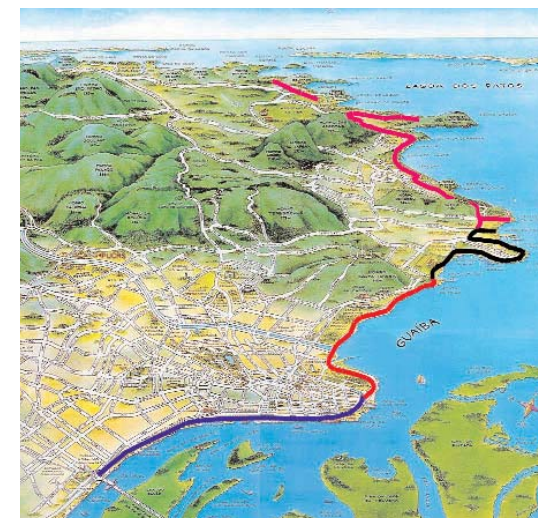
## 4.4 El área

233

Antes de pasar al análisis y propuestas para el área, preparamos este material gráfico para situar a nuestro lector en la realidad actual de este espacio. La costa de Porto Alegre, ligada al lago Guaíba, se divide básicamente en cuatro grandes áreas características: el puerto que esta junto al centro de la ciudad, la zona que pretendemos analizar que empieza desde la *Usina do Gasometro* hasta el *Estaleiro*, que actualmente es un punto viario de paso estratégico, la zonas de los clubes náuticos y por fin la orla junto a los barrios residenciales. Justo en esta zona, que proponemos el análisis hay un “vacío urbano”, es un área cercana al centro y muy frecuentada por los habitantes de la ciudad. Su principal atractivo localizase en la punta de la *Usina do Gasometro* que fue restaurada y que hoy funciona como Centro Cultural. Este también es considerado el mejor punto para observar la puesta del sol, lo que atrea a muchos ciudadanos. Siguiendo en dirección sur, centro-barrio, encontramos el *Parque Harmonia*, y a continuación el *Parque Marinha*, uno de los principales de la ciudad. Luego esta el club de fútbol Internacional y al final el edificio del antiguo *Estalero*. En este tramo final se esta construyendo el museo Iberê Camargo.

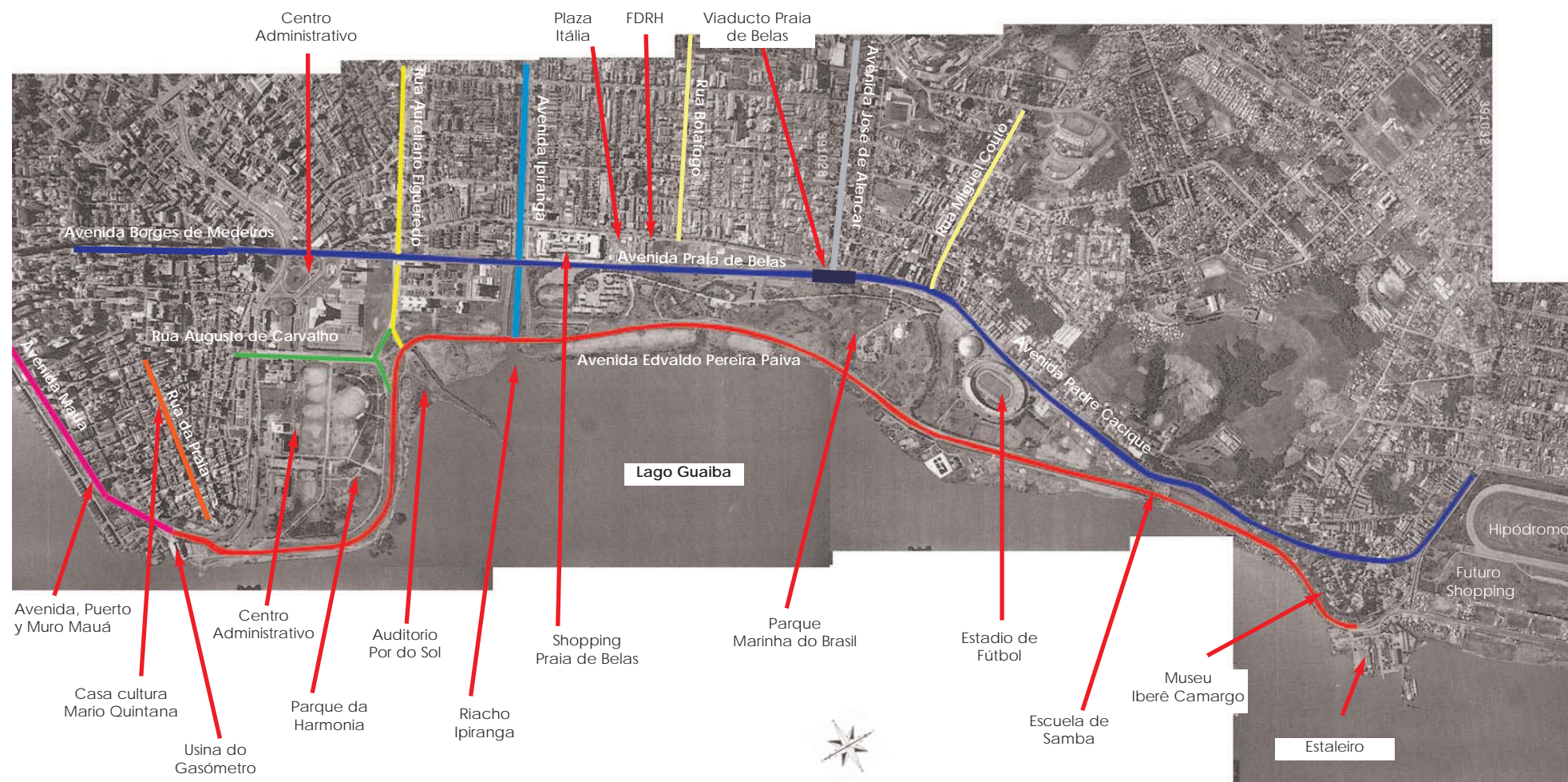
Bordeando la costa analizada, está la avenida Pereira Paiva, que tiene una función viaria secundaria, de apoyo a la avenida *Praia de Belas*. Casi todo el trayecto es muy “natural”, siendo que solo en algunos puntos específicos se han hecho pequeñas intervenciones. Esta es una zona relativamente nueva pues la avenida que circunda el lago esta hecha hace poco más de diez años. Esta avenida fue construida como una salida para los atascos en las avenidas Borges de Medeiros y *Praia de Belas* que eran la principal salida de los barrios residenciales localizados en la zona sur de la ciudad. El área que trabajaremos sigue toda la extensión de la “nueva” avenida Edvaldo Pereira Paiva, um tramo de aproximadamente 7 kilómetros.

Para facilitar el entendimiento y análisis de la zona la dividimos en tres tramos de sección característica, el primer ligado a la Usina do Gasómetro, luego la zona junto al *Parque Marinha* e al final la zona del *Estaleiro*. Cada una de ellas, por su morfología, se identifica y relaciona de forma diferente con el borde y con la ciudad. Así que presentaremos ahora cada una de las zonas, empezando desde el centro.



Fuente: [www.goelzer.net](http://www.goelzer.net)

- La entrada a la ciudad y el puerto
- El área de análisis
- Zona clubes náuticos
- Paseo Ipanema - zona residencial





### ZONA “USINA DO GASOMETRO”

La antigua *Usina do Gasómetro*, hoy transformada en centro cultural, es la edificación mas significativa de este área y también la que esta liga más directamente al centro. Creemos que en el futuro puede llegar a ser la extensión de la visita al centro de la ciudad ya que tiene muy próximo la Casa de *Cultura Mario Quintana* que funciona como un centro cultural que dispone de distintos servicios culturales, desde cinema hasta biblioteca.

Este es un punto muy frecuentado también al final de la tarde pues, como comentamos, es uno de los mejores locales para ver la puesta de sol. Por esta localización privilegiada toda la vuelta acaba llenándose de actividades, así que además del barco-restaurant atracado allí tradicionalmente, también se encuentran barco y avioneta turísticos, vendedores ambulantes y, en fechas marcadas, abriga eventos al aire libre, cuando se monta un palco para espectáculos, entre otros.

Esta es la zona de mayor intervención dentro del paseo, a pesar de que existen pocos elementos urbanos. La zona de mayor intervención urbana está ligada directamente a las instalaciones del Centro Cultural Usina Gasómetro. Se diferencia también por el tratamiento de el área verde, que tampoco ha recibido ningún tipo de trabajo paisajístico importante, pero en este tramo el ayuntamiento mantiene cuidada y limpia, factor que diferencia positivamente la zona de la orilla. Actualmente cuenta con poco mobiliario urbano, algunas duchas públicas, dos puntos con plataforma en la avenida que avanzan hacia la playa, la escultura de los tres girasoles metálicos, una de las intervenciones que fueron colocados junto a la inauguración de la avenida y, mas recientemente la escultura de la plataforma elevada. A lo largo de los años también se ha instalado un pequeño parque infantil y también fueron introducidas algunas esculturas y pinturas durante los eventos del Forum Social Mundial.

Otro atractivo de este área es el *Parque da Harmonia* que esta del lado opuesto de la avenida y en la continuación

de la misma. Es un parque con temática regionalista que posee restaurante, alquiler de caballos entre otros. Al estar integrado con la avenida también es utilizado como parking pelos frequentadores de finales de semana. Hay también una zona de parking junto a la usina.

Durante los fines de semana este trecho de la *Usina*, de aproximadamente 1,5km, cerrase para los coches quedando como zona deportiva, por esto es el tramo que ha establecido una mayor relación con la población local. Este es el tramo más frecuentado de toda la extensión del recorrido.



Marcación tramo analizado

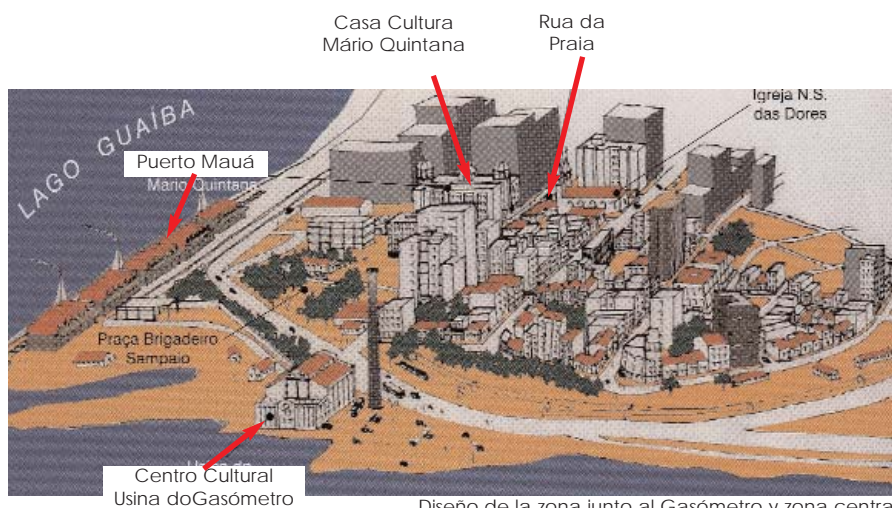




La puesta del sol vista en el bar flotante  
Fuente: [www.metropolturismo.com.br](http://www.metropolturismo.com.br)



Vista de la zona desde la terraza de la Usina do Gasômetro  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Diseño de la zona junto al Gasômetro y zona central  
Fuente: Atlas ambiental de Porto Alegre



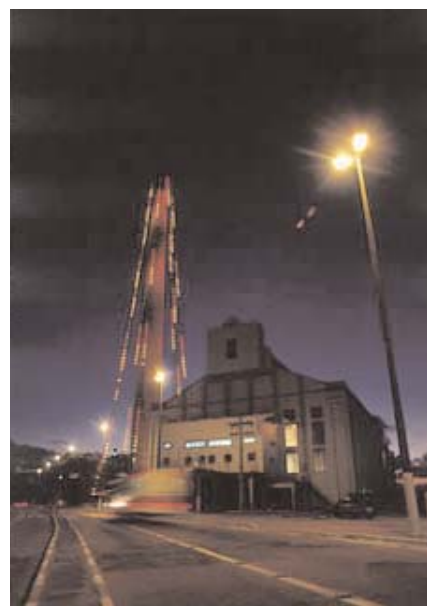
Vista general de la avenida durante un final de semana cuando el uso es solo para pedestres  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



A unos 500 metros de la usina el sanitario publico y el área para niños  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Los girasoles... una de las primeras marcas de la nueva avenida  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



La famosa puesta del sol en el Lago Guaiba  
Fuente: [www.metropolturismo.com.br](http://www.metropolturismo.com.br)

La usina actual Museu de Arte Contemporanea en época de fiestas  
Fuente: [www.metropolturismo.com.br](http://www.metropolturismo.com.br)





Niños jugando junto a la orilla del lago  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



El Gasómetro en los fines de semana  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Al lado de la avenida el Parque Harmonia y al fondo la chimenea de la Usina do Gasómetro  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



¡En esta área el borde está cuidado, lo que valoriza el espacio  
Fuente: Cibele Vieira Figueira

### ZONA PARQUE MARINHA

Este trecho es acompañado en toda su extensión por el parque *Marinha do Brasil*. Aquí, con excepción del *Auditorio Por do Sol* no se han hecho más intervenciones públicas junto a la orilla. En este trecho, por poseer mayor anchura, se ha previsto un tramo de parking y una vía asphaltada para pedestres. Al final de esta zona se encuentra el estadio de fútbol que tiene su club junto a la costa. Es un complejo particular con una pequeña sede, con piscinas y restaurante público.

La zona del auditorio *Por do Sol* y el Parque *Marinha* esta dividida por el *Riacho Ipiranga*, que llega perpendicularmente al paseo. Esta es una zona peculiar pues en la desembocadura del riacho con el lago, se concentran especímenes de la fauna local, atraídos por este mismo factor, lo que dota el espacio de un aire fresco dentro de la ciudad. El lago *Guaíba* viene sufriendo en los últimos años un proceso de limpieza y recuperación del borde natural, lo que ha aumentado la flora y fauna de la zona. También, en este mismo punto donde se encuentran el riacho y el lago, tenemos una gran concentración de actividades ligadas directamente a la ciudad. Próximo a la avenida *Ipiranga* está el *Shopping*



Marcación tramo analizado

*Praia de Belas* y diversos edificios de oficinas públicas y privadas, lo que hace que este sea un punto con gran flujo de personas y coches.

Cerca del club de fútbol por el lado de la avenida *Padre Cacique* hay una de las escuelas de *Samba* más grandes de la ciudad y uno de los planos futuros es poder construir una sede para la escuela que también serviría como centro educativo público.



Las Garzas, una de las aves típicas que forman parte de la fauna característica.  
Fuente: Atlas ambiental de Porto Alegre



Al lado uno de los elementos de señalización presente en la avenida junto al auditorio  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Vista desde el edificio privado de 15 pisos construido cercano al borde. A la derecha la Usina do Gasómetro y a la izquierda el Parque Marinha do Brasil. Enfrente el Auditorio Por do Sol  
Fuente: Cibele Vieira Figueira





Tres puntos de vista de la  
avenida, en el área cerca-  
na al riacho Ipiranga  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



Vista aérea del Parque Marinha do Brasil.  
Fuente: Atlas ambiental de Porto Alegre





### ZONA ESTALEIRO

Junto al *Estaleiro*, estaban instaladas *favelas*. Hace aproximadamente ocho años fueron retiradas a través de intercambios de lotes para intentar rescatar la costa de la ciudad. Por esto, como justificativa de tal reubicación, en este tramo se han hecho algunas intervenciones como un muro de piedra, iluminaciones, bancos y juguetes para niños. También ha funcionado como una prueba para constatar la frecuencia del público ya que es un punto lejano del centro y también al pie de montaña, donde solo hay un edificio residencial. Y por lo que he podido constatar, durante el día especialmente, esta siendo muy bien aceptado.

Además, en este local se esta construyendo el *Museo Iberé Camargo*, proyecto del arquitecto portugués Álvaro Siza, que esta localizado junto a la avenida en el lado opuesto a la orilla. La obra esta actualmente bastante adelantada y interferirá directamente en la zona de borde dado que prevé un largo en la orilla frente al museo. El viejo edificio del *Estaleiro* se encuentra actualmente abandonado.

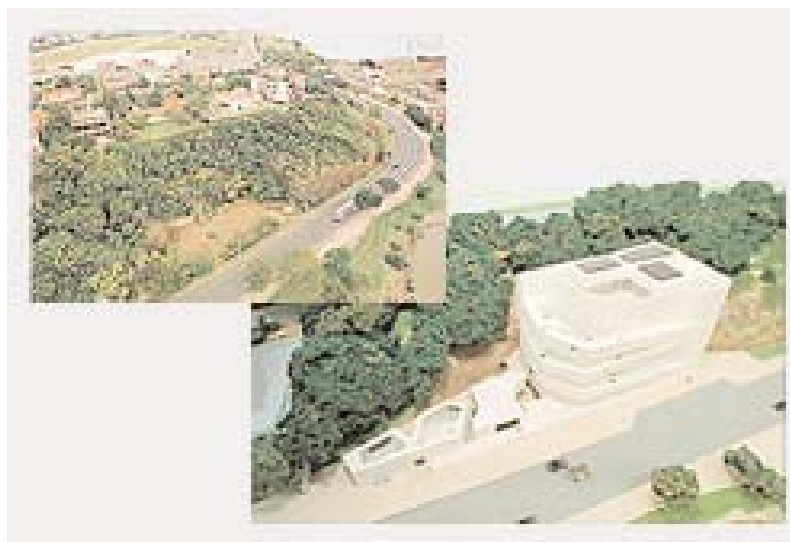


Marcación tramo analizado



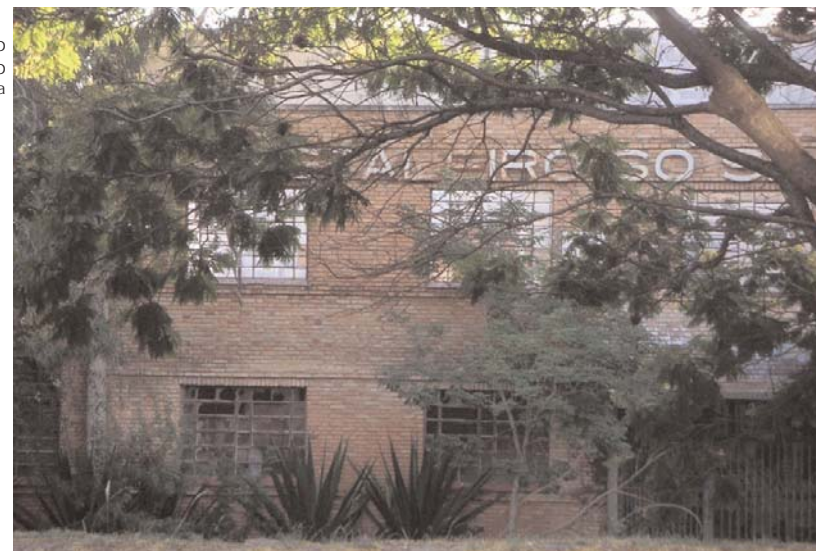


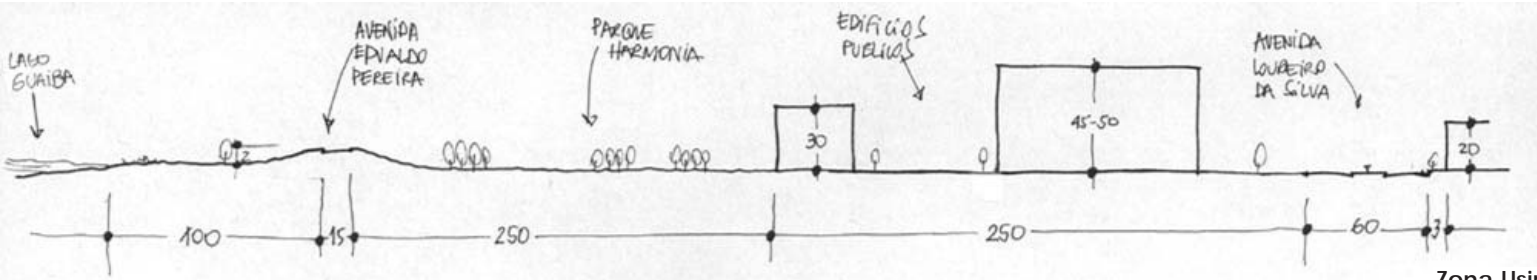
Tres vistas de la zona cercana  
al Estaleiro  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



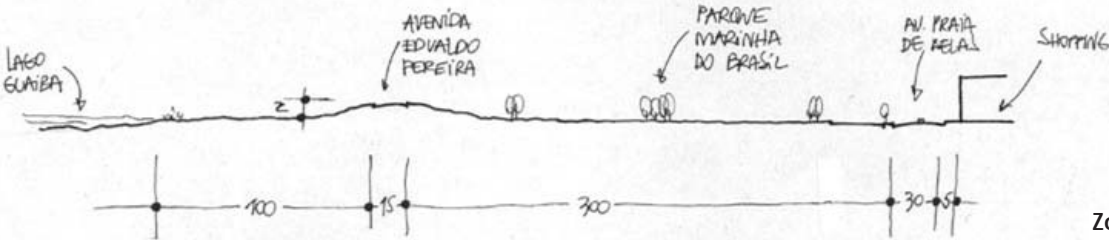
Maqueta para implementación del pro-  
yecto del Museu Iberê Camargo del  
arquitecto Álvaro Siza  
Fuente: [www.iab-rs.org.br](http://www.iab-rs.org.br)

El estado actual del Estaleiro  
abandonado  
Fuente: Eli Figueira

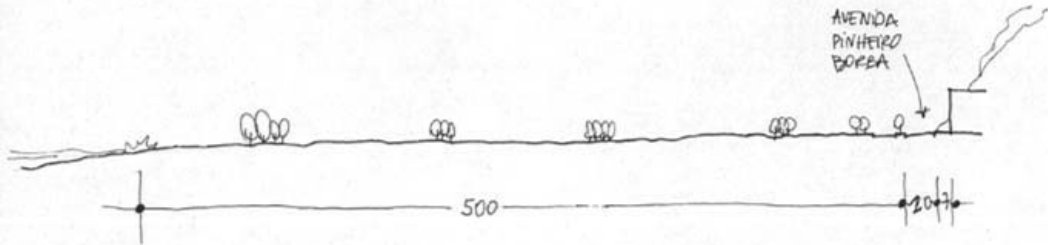




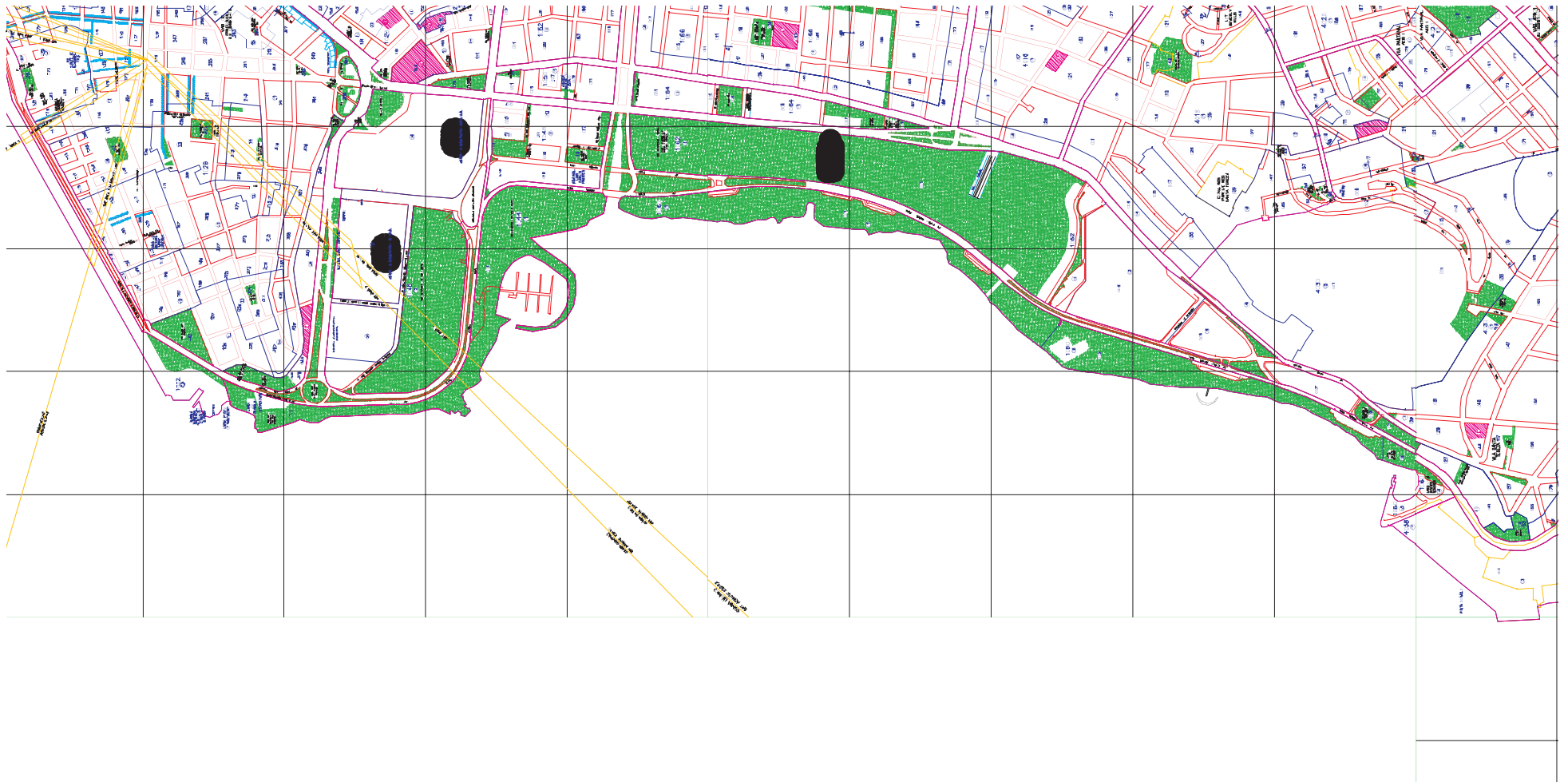
Zona Usina do Gasômetro



Zona Parque Marinha do Brasil



Zona Estaleiro



El mapa de Porto Alegre del Plano Director de la ciudad. Podemos ver la previsión de la zona de Marina junto al Parque Harmonia y la zona de terraplén prevista junto al Estaleiro y Museu Iberê Camargo. Las zonas verdes marcan las áreas de los parques.

Fuente: [www.portoalegre.rs.gov.br/smov/](http://www.portoalegre.rs.gov.br/smov/)



Análisis / Directrices  
parte V



## 5.1 El borde, la ciudad y los cinco elementos

En Porto Alegre se ha llegado a una situación límite, es importante definir que identidad tomará su borde de agua, cual es su papel dentro de la ciudad. El interés por esta zona crece a cada año y a pesar de las pequeñas intervenciones que fueron ejecutadas, a lo largo de estos últimos años, especialmente estimuladas por el evento del Forum Social Mundial, no son suficientes para dar la identidad que requiere un área de estas dimensiones y con tal capacidad de importancia dentro de la malla de la ciudad. Por su localización en el territorio tiene la capacidad de caracterizarse como un espacio diferenciado, de forma natural que, al ser tratada, puede impulsar la identidad que está caracterizado Porto Alegre en los últimos años, como una ciudad avante en su tiempo. Los diversos factores económicos, políticos y sociales también han conferido, a este tramo de orilla, un potencial turístico cultural que viene creciendo cada año.

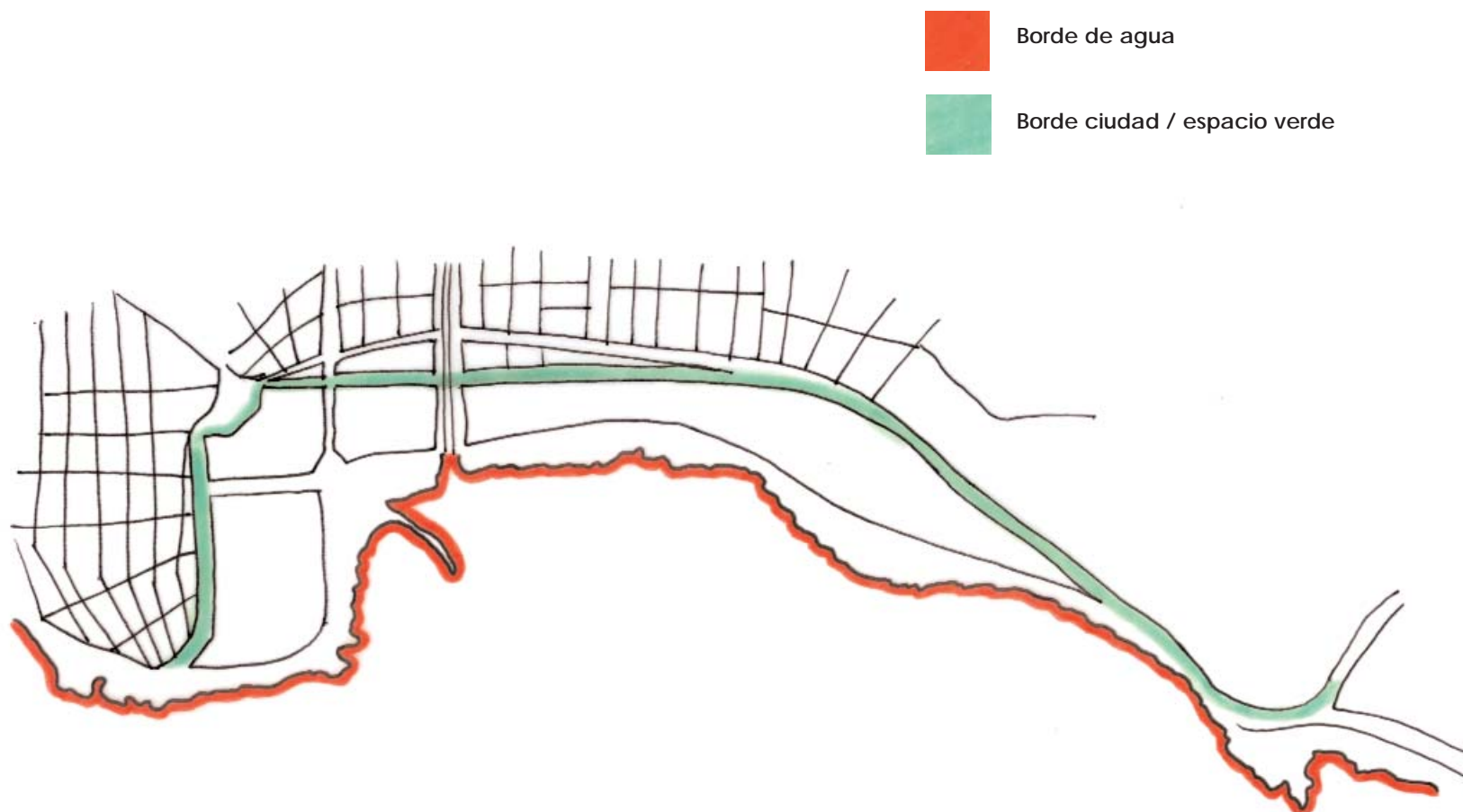
Buscando comprender como funciona la estructura del espacio dentro de la malla urbana, y utilizando los conocimientos adquiridos a lo largo del desarrollo de este trabajo, hemos dibujado mapas gráficos donde reconocemos los cinco puntos que conforman la legibilidad del espacio de Lynch, los caminos, los distritos, los bordes, los hitos y los nodos, en el ámbito relacionado a la orilla específica que nos proponemos estudiar. Aquí, especialmente buscamos reconocer a través de estos mapas los puntos negativos, que impiden la definición del área como un espacio público reconocible. En cada uno de estos mapas conceptuales pudimos reconocer lo siguiente:

### Mapa Bordes

En este mapa hemos marcado los bordes que son fácilmente reconocibles en el imaginario del área, así que han surgido tres bordes distintos. El primer borde está directamente ligado a la zona central, limitado por el muro de contención junto al puerto, acceso principal a la zona sur de la ciudad tanto para los que vienen del centro como también para los que llegan desde otras ciudades. El segundo borde se establece por las vías que contornan el parque y el área de edificaciones gubernamentales. Y, el tercer borde es del agua. La vía Edvaldo Pereira Paiva,

**Problema:**  
Caracterizar el borde como elemento urbano

## Mapa de los bordes de Porto Alegre



actualmente no es un borde en sí, sino acompaña el borde de agua, brindando la posibilidad de proximidad a la orla, simplemente funciona como un sendero que acontece entre dos bordes contrastantes, el ciudad/parque y el parque/lago. Aquí se denota el problema principal del espacio, pues falta caracterizar la avenida como borde para que ésta tuviera una identidad propia.

#### Mapas Sendas

Aquí podemos ver claramente la función de senda de la avenida Edvaldo Pereira Paiva. La creación de este sendero ha sido la única razón por la que la ciudad ha descubierto su borde. Otra senda importante es la de la vía que contorna el parque y que se conecta al paseo en sus puntos más extremos. Aquí también podemos marcar las sendas que llegan perpendicularmente al paseo, que facilitan el acceso a la zona. Estas sendas funcionan especialmente a nivel automovilístico y se concentran en el área cercana al centro. Podemos observar que la zona de borde que acompaña el parque Marinha hasta llegar al Estadero, no posee ningún tipo de conexión intermediaria. Este factor puede ser la respuesta al porque en esta zona exista una frecuencia mucho inferior a la que se denota en el área del Gasómetro. A nivel peatonal existen pequeñas sendas que recorren los parques pero que no tienen una conexión directa hacia el área. También existe un sendero peatonal importante que llega desde el área del centro pero que no establece una conexión evidente puesto que su área de comercio y actividades termina junto al museo Mario Quintana. Este eje empieza peatonal junto al centro pero se descaracteriza incluso antes de llegar al museo, y, a partir de allí pierde su identidad comercial y cultural, mezclando residencias, edificios de escritorio con comercios abandonados o poco cuidados en las plantas inferiores. Es un eje que ofrece muchas posibilidades como medio de ligación entre el área y la ciudad.

#### Mapa barrios

La representación de las áreas que podemos reconocer como barrios, o sea los lugares reconocibles como un con-

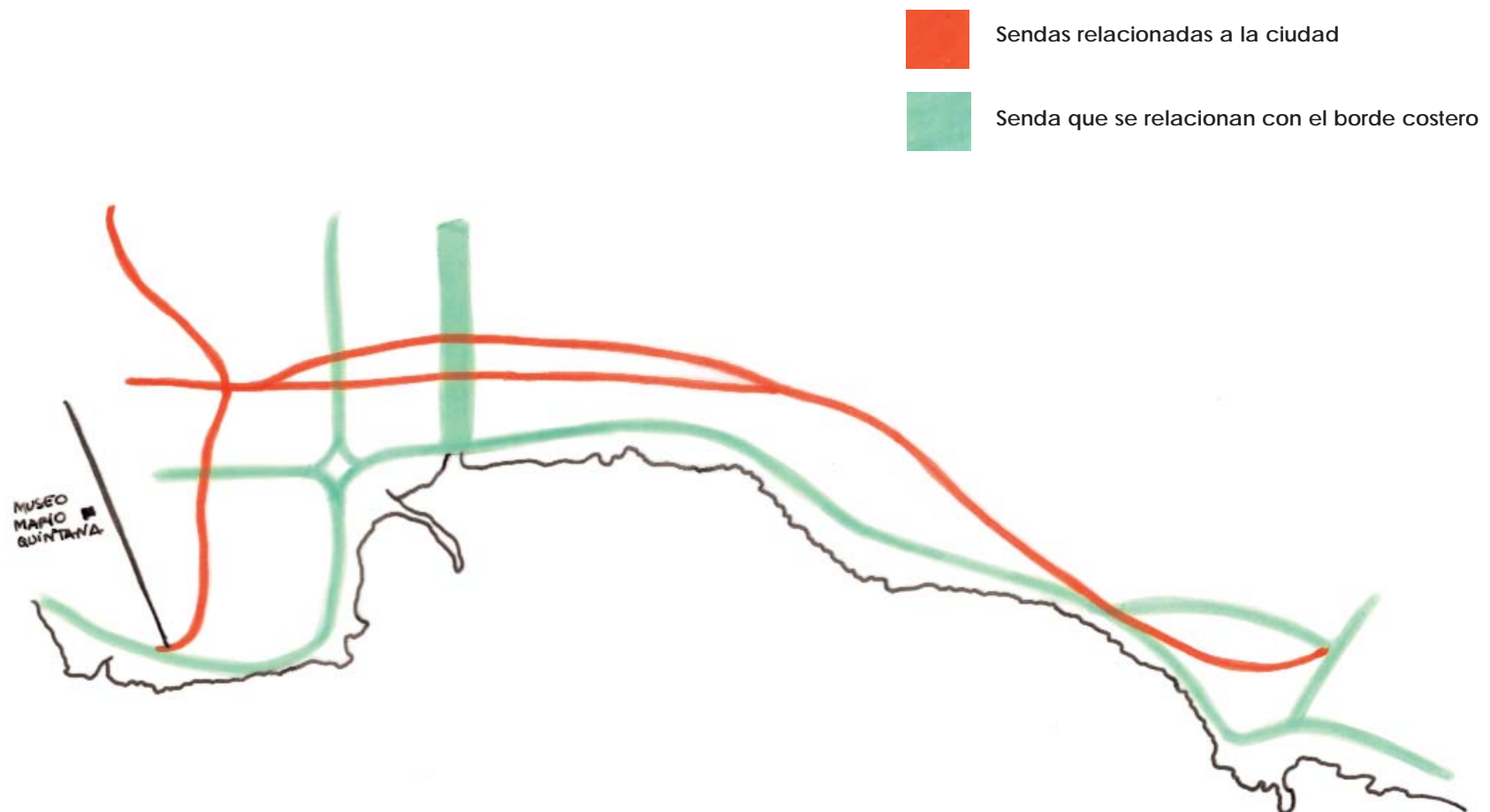
#### **Problema:**

Establecer ejes peatonales claros dentro del ámbito urbano que conduzcan a la zona.

Reducir la desconexión del tramo central.

¿Crear zonas de acceso de vehículos?

## Mapa de las sendas de Porto Alegre



junto, ha sido muy aclaradora a la hora de comprender muchos de los factores que dificultan el acceso ciudadano, especialmente peatonal, tanto al borde como a las áreas de parque. También nos permite entender mejor porque estos parques tienen su conexión establecida especialmente por el acceso en coche. Esto ocurre principalmente en el parque da Harmonia y, observando los mapas, vemos que no conecta directamente la ciudad, no conecta directamente a ninguna vía peatonal o de circulación de transporte público. Además, las tres zonas verdes importantes no establecen una continuidad entre ellas. En la marcación del espacio en zonas podemos ver como la ciudad no tiene una conexión evidente siquiera con las zonas de parques. Si por un lado, al destinar los terrenos colindantes a edificaciones gubernamentales y a actividades semi-privadas se ha evitado la masificación alrededor del área, por otro lado también se ha aislado la zona del cotidiano ciudadano. La zona cercana al estadio de fútbol es el único punto en que se aproxima más a la ciudad, pero ya, en este punto la identidad del parque se va desconfigurando, y además, justo en el punto de mayor conexión con la ciudad, existe el inconveniente del viaducto, lo que propicia una mayor velocidad de tráfico automovilístico. De manera intencionada hemos representado la zona del borde con colores similares al parque, dado que este no tiene su identidad clara, actualmente funciona como un seguimiento del parque, que como hemos visto, tampoco se conecta a él. También podemos observar que existe un problema grave de discontinuidad en la zona del estadio de fútbol y el club que pertenece a él, pues funcionan como una segmentación del espacio de borde, donde este pasa a ser privado, desconectando el área del Estaleiro como otro espacio, sin continuidad respecto al espacio anterior. Marcamos también el eje central que podría ser ampliado, posibilitando así un eje peatonal importante al Centro Cultural Gasómetro.

**Problema:**

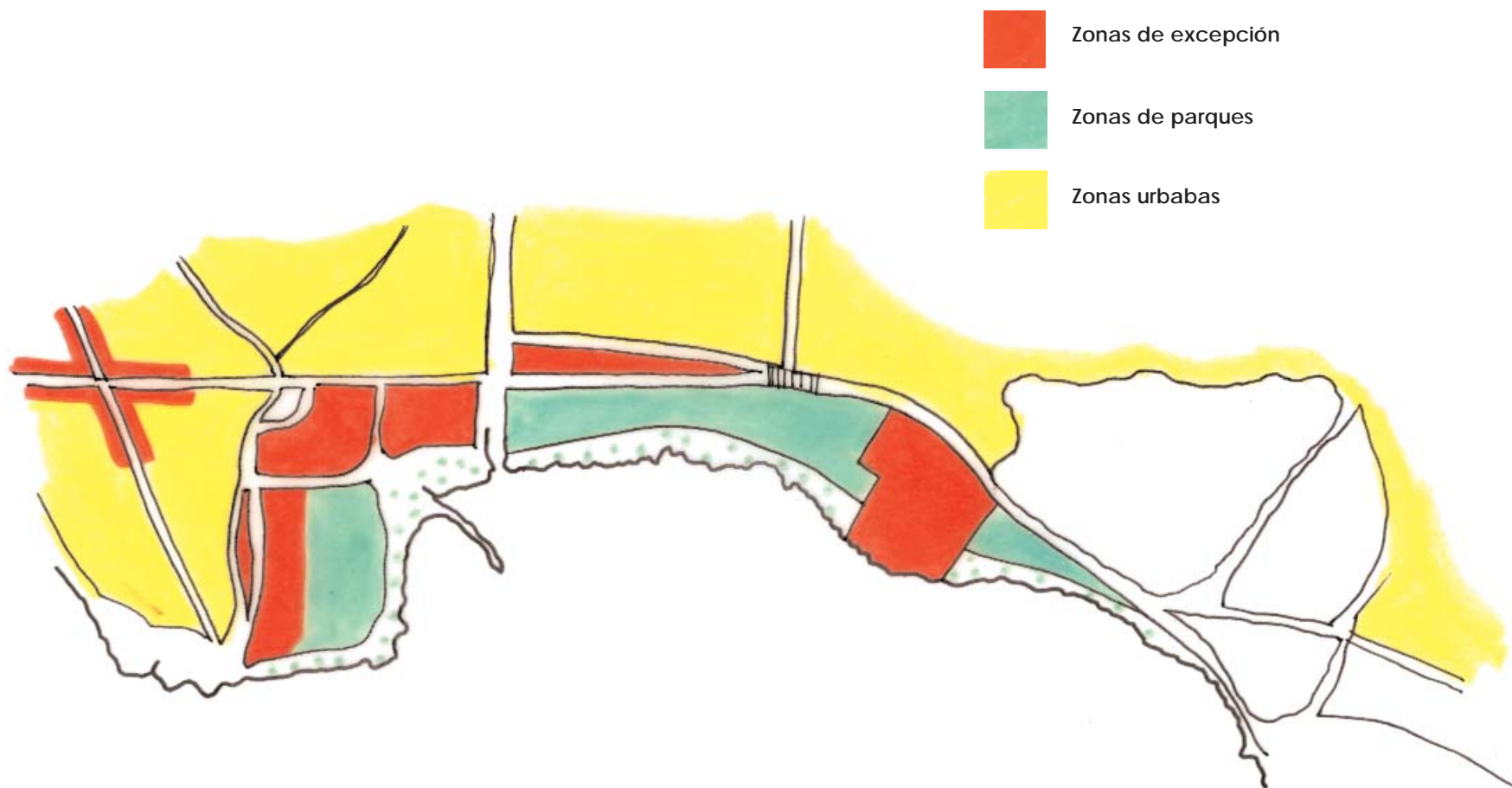
Crear ejes dentro de los parques que hagan la conexión entre la ciudad y el borde.

**Mapa Nodos**

Observando los puntos estratégicos del área verificamos como tales concentraciones también se desarrollan de forma mas marcada en la región cercana a la zona central. En parte tales puntos están ligados a las actividades



Mapa de los barrios de Porto Alegre



culturales como la *Usina do Gasómetro* como también las actividades de ocio, especialmente ligados a relaciones sociales, ofrecidas en el *Parque Harmonia*. Estas actividades se han unido al hecho de que en esta zona se haya consagrado como uno de los mejores puntos para ver la puesta de sol de la ciudad y, a su cercanía al centro de la ciudad. Este hecho ha reflejado en que muchas de las actividades del parque se desarrollaran cercanas a esta zona. Distintamente, en el área cercana al Shopping Praia de Belas no se ha establecido una gran relación con el parque, a pesar de la gran afluencia que posee. Esto, se debe a que este shopping esta concebido como un espacio cerrado, que no se comunica con el exterior, funciona como un barrio en si. A lo largo del camino aparecen otros pequeños puntos de agrupación que podrían ser desarrollados.

**Problema:**

Desconexión entre las tres zonas características del paseo.

### Mapa Mojones

La ciudad que se desarrolla al fondo del parque presenta algunos puntos focales, naturales o no, que sirven de referencia clara al usuario. La zona sur esta marcada por una región montañosa que se destaca en el paisaje. Por otro lado, cada año que pasa, la referencia vinculada a las edificaciones que se veían desde el borde, va perdiendo fuerza dado que los índices de construcción de las áreas colindantes al parque permiten en general alturas máximas de hasta 52 metros. Como poco a poco se van construyendo más edificaciones alrededor de los parques en las cuales se aprovecha al máximo estos índices, también por el objetivo de ver al borde, cada vez son más las edificaciones que se destacan en el entorno, en pocos años pasamos de visualizar a algunos edificios de referencia a ver un conjunto que sirve de paño de fondo. Caminando podemos verificar que dentro de este espacio funcionan mejor los mojones que están a nivel del espectador, que caracterizan zonas del paseo y que pueden servir como puntos de encuentro de grupos, etc. En un final de semana se puede verificar como se aglomeran grupos de ciclistas o patinadores frente a pequeñas esculturas o monumentos que existen en el espacio.

**Problema:**

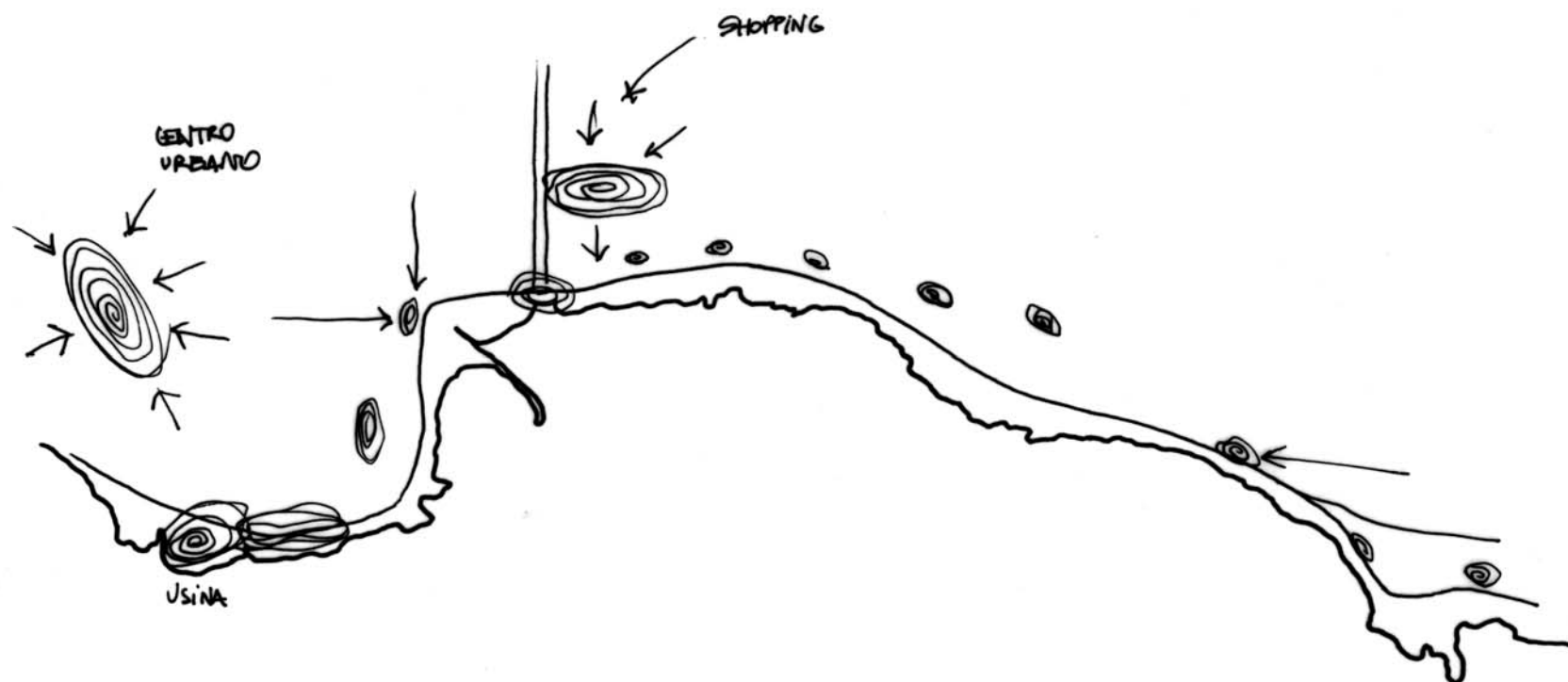
Faltan actividades que se relacionen con el área de la ciudad y del borde fuera de las inmediaciones del centro de la ciudad.

Las edificaciones que se vayan proyectar para la zona deben estimular la conexión visual entre ambas zonas de contraste, deben ser permeables.

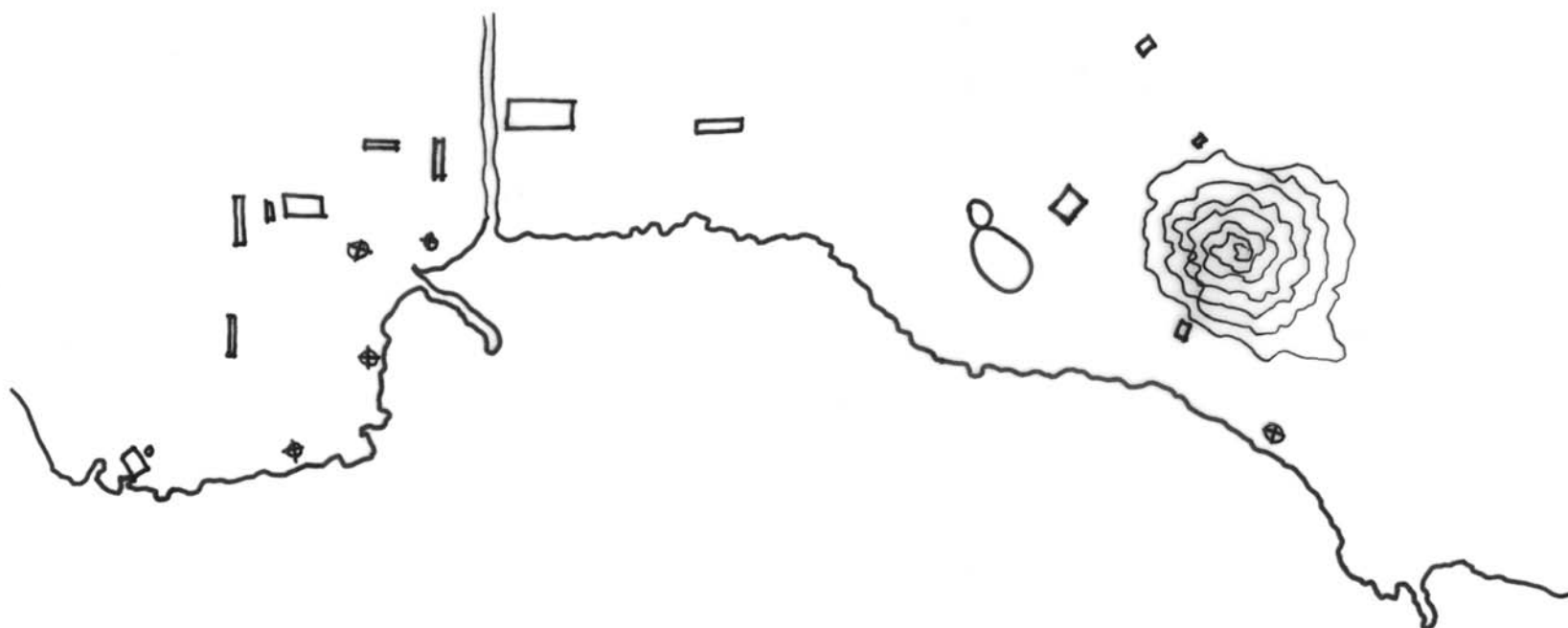
Preservar la visión del entorno natural.

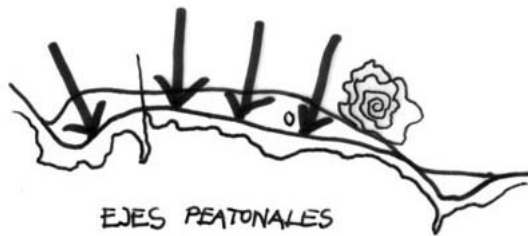
La evaluación gráfica de los conceptos de Lynch, aplicados a un caso concreto ayuda a entender la estructura gene-

Mapa de los nodos de Porto Alegre

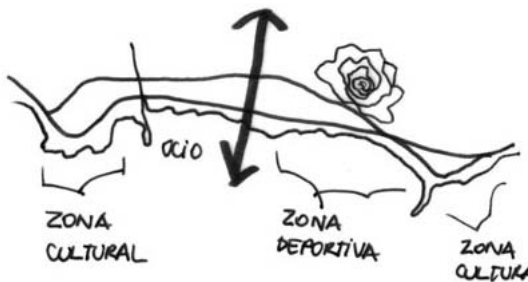


Mapa de los mojones de Porto Alegre - segun el concepto de Kevin Lynch



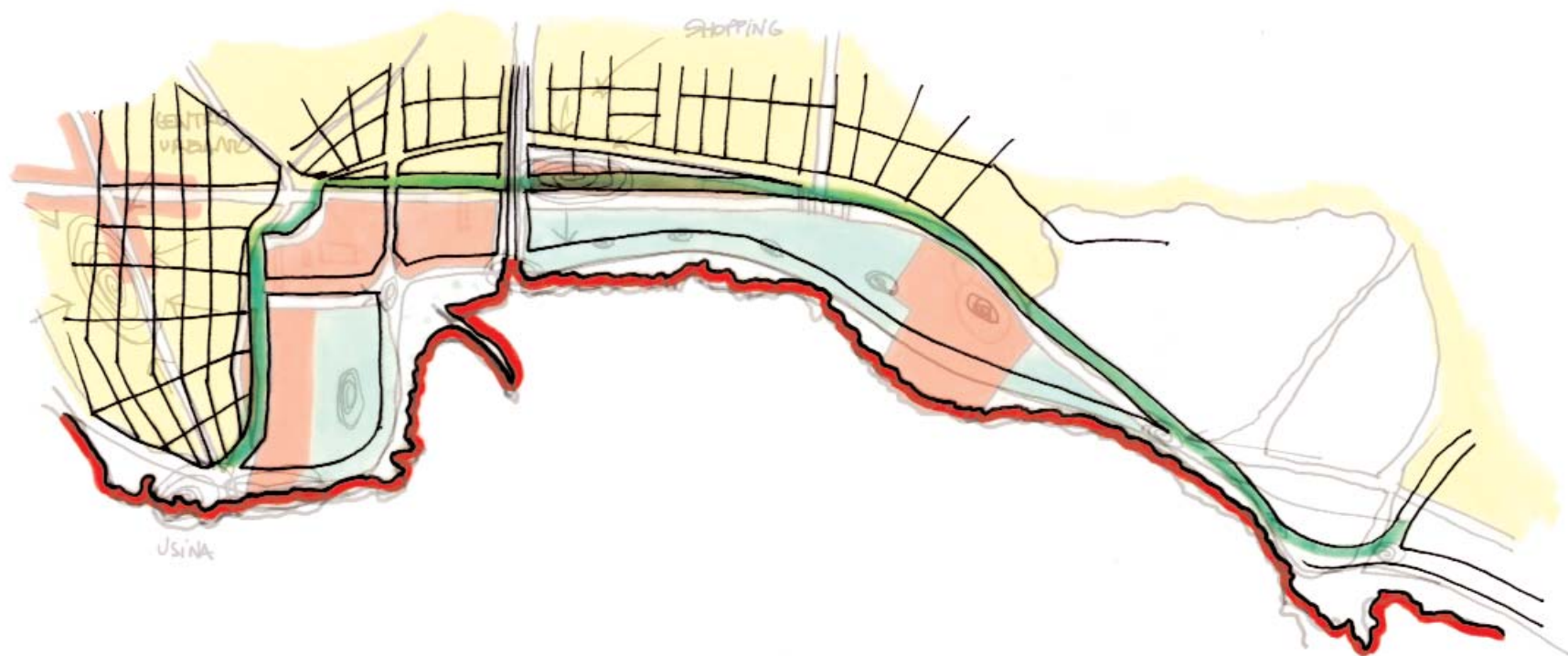


ral del trazado urbano. Podemos percibir las zonas de mayor potencial, como también los puntos que están desaprovechados. También visualizamos con claridad las conexiones y referencias externas. Al dibujar distintas estructuras ligadas a los caminos, distritos, borde, mojones y nodos, podemos sobreponer los gráficos para entender el conjunto, lo que al final hace referencia a elementos externos que conforman la estructura general como los usos, índices de alturas, ejes comerciales, etc. En un primer momento, al evaluar en planta la relación del borde con el espacio, podemos ver que uno de los principales problemas es la falta de conexión con la ciudad y la ausencia de distribución de actividades atractivas a lo largo del paseo. Este se relaciona poco con la malla urbana y con los edificios claves cercanos a la zona. La falta de relación peatonal que acerque los tres ámbitos distintos, ciudad-parque-borde es un elemento clave para establecer la relación ciudadana con el local a lo largo de todo el camino. Esta relación establecería una continuidad de la malla urbana hasta el borde. El parque dejaría de ser un límite y pasaría a ser un elemento de transición que al mismo tiempo es un "barrio abierto" con su función y características propias pero relacionado con las dos áreas. Así que podríamos organizar un mapa de necesidades del paseo actual basados en las dificultades percibidas en los mapas anteriores.



Respecto a la conexión, se habría de establecer un acceso intermedio junto a la zona del estadio de fútbol, que además de sectorizar las zonas de actividades deportivas, por ejemplo también marcaría un nuevo acceso a la zona tanto peatonal como vehicular. Además de los accesos existentes, que también deberían ser transformados en ejes peatonales que se ligasen al borde, estableciendo un acceso continuo al paseo, también haría falta establecer caminos peatonales dentro de la zona de parque, especialmente en el parque Marinha, que promueva la proximidad al borde desde los límites de la ciudad. En estos ejes peatonales sería importante establecer actividades atractivas como restaurantes, bares y cafeterías que garantizaran la utilización durante un largo periodo de horas. Estas actividades son ideales pues pueden relacionarse con la belleza natural, atrayendo diversos tipos de público y, además, esta es una ubicación perfecta para tal, dado que situase en una zona aislada. En el eje establecido por las calles *Aurelio de Figueredo*

Mapa de Porto Alegre - sobreposición de los cinco elementos sugeridos por Kevin Lynch





y *Augusto de Carvalho* se podría aprovechar para la interrelación de una escuela del medio ambiente o uso similar, con espacio para actividades relacionadas al tema bien como actividades artísticas, aprovechando la proximidad del Centro Cultural Usina Gasómetro y de la escuela estadual profesionalizante Parobé. Entre el museo y esta zona se podría establecer un eje de circulación basado en tales actividades culturales. Ya, en el extremo opuesto, entre el futuro museo Iberê Camargo y el estadio de fútbol se podría zonificar como área deportiva, asociada a las actividades existentes del club y de la escuela de samba existente allí. Se podría instalar un polideportivo junto a la avenida con canchas de uso público junto al borde, dotados de servicios como sanitarios, chiringuitos, etc. lo que garantizarían la frecuencia de este tramo. En la zona del museo, al final del tramo estudiado, existe la antigua construcción del Estaleiro, que bien podría ser restaurada como escuela de arte o como espacio comercial abierto a la calle, con espacio para restaurante y área destinada para eventos.

Este es un planteamiento posible, fruto de las necesidades visibles del espacio, desde un parámetro genérico, pero que nos permite percibir las principales carencias del espacio, y también sus posibilidades. El mapeamento de Lynch nos permite la aproximación de tal resultado al facilitar la percepción de sus dificultades básicas.

## 5.2 El borde y su identidad

En el caso del borde de Porto Alegre, lo más peculiar es el hecho de que ya existe un significado, que se ha ido creando a lo largo de los años a partir de la apertura de la avenida. El tramo analizado ha adquirido un valor cultural y visual que no debe ser olvidado a la hora de llevar a cabo una intervención más profunda. Al caminar por el paseo podemos observar que se han establecido relaciones especiales con los ciudadanos, tanto respecto a los espacios del paseo como también respecto a la ciudad. Las costumbres cotidianas han ido creando jerarquías entre los distintos espacios. En la propia presentación de la zona, en el capítulo 4, establecíamos tres áreas diferenciadas a la hora de reconocer el espacio, que no están recalcadas de forma aleatoria, sino que de alguna manera ya están caracterizadas de esta forma, respecto a la conexión con la ciudad o respecto a la relación que se ha establecido con los usuarios, etc. Lo cierto es que cada uno de los tres espacios que hemos presentado ha conformado una identidad que debe ser considerada. Dependiendo de la intención de la intervención propuesta, tales características pueden ser potenciadas o no, según el resultado que se pretenda obtener. A la hora de actuar en este espacio es interesante rescatar cada una de estas características, que conforman los diferentes tramos, y así reconocer las principales características que deberían ser potenciadas.

Siguiendo el orden de las áreas, establecidas en el apartado 4.4, podemos ver como el área ligada al Centro Cultural Usina do Gasômetro es el tramo que ha adquirido una mayor relación con los usuarios, debido a factores externos como la recuperación del edificio de la usina como centro cultural, o también su proximidad al centro, que facilita la conexión con este tramo del paseo. Ésta es la zona que ha presentado un mayor desarrollo, lo que tampoco es casual, pues al final se establece un ciclo; si por un lado los factores externos atraen a un mayor público, el hecho de que la zona sea frecuentada atrae una mayor inversión hacia ella. Y estas inversiones, sean paisajísticas, artísticas o de limpieza y manutención, atraen cada vez a un mayor número de usuarios. Podemos ver como el hecho de que esta área esté vinculada a una identidad cultural, fue asociado al evento de la Bienal de Artes. Éste es otro factor que ha creado un círculo de relación, dado que cada vez más las intervenciones artísticas de este tramo están vinculadas al evento de

la Bienal, cuando los artistas ceden algunas de sus obras con carácter permanente para este espacio. Así que cada vez es mayor la identidad de esta área relacionada con el valor cultural, identidad que debe ser potenciada en el caso de que se haga una intervención.

En realidad, las principales actividades establecidas para el borde estudiado están concentradas en este tramo. Actualmente allí se dan, además de las actividades culturales, las actividades turísticas relacionadas con el lago, como por ejemplo los paseos en barco o avioneta, que podrían ser un atractivo para ayudar a potenciar otra área. Actualmente este tramo también atrae un gran número de deportistas, patinadores, ciclistas, corredores, etc., que al no tener un espacio específico se concentran en esta zona. Las actividades deportivas, así como el turismo, no están tan ligadas a la identidad de este espacio, sino que se relacionan con él por el simple hecho de que este tramo es el más relacionado visualmente con el centro de la ciudad y con referentes de encuentro, como las esculturas. Seguramente la actividad deportiva, especialmente en los fines de semana, se diluiría a lo largo de toda la zona en el caso de que estuviera toda ella tratada. También se podría promover concentraciones por actividades según un programa de usos en el que se creasen espacios específicos como rampas de patinaje o zonas con aparcamiento y alquiler de bicicletas, que estimularan la reunión por tipos de usuarios en otros tramos. Seguramente el poder de concentración de usuarios que tiene la zona de la usina no está solamente condicionado a su proximidad al centro de la ciudad, sino a la falta de funciones claras de las otras zonas, aliado a los accesos poco claros desde los distintos tramos ligados a la ciudad y al parque Marinha. La zona del Estaleiro, a partir de la apertura del Museo Iberê Camargo, probablemente revitalizará el extremo opuesto a la Usina do Gasômetro, relacionándola con un ambiente cultural probablemente más comercial que el del centro de cultura. La remodelación del Estaleiro en zona de restaurantes y bares puede ser una buena alternativa para revitalizar el área y asegurar su frecuentación tanto diurna como nocturna. Esta reforma debería ocurrir lo más pronto posible pues, aliada a la atracción del nuevo museo, consolidaría la formación de una zona con un espacio de ocio atractivo. En Porto Alegre los espacios que concentran actividades en espacios semia-

biertos suelen funcionar a semejanza de la antigua Olaria, que actualmente concentra cines, bares y restaurantes y es uno de los locales más agradables y frecuentados de la ciudad.

El tramo de borde cuya identidad está menos definida es el que acompaña la extensión del parque Marinha. Probablemente ocurra esto porque el parque conforma un elemento reconocible de mucha fuerza dentro de la estructura de la ciudad. Y, por otro lado, no se han establecido puntos de conexión ni relación entre el parque y el borde. Durante muchos años el dique natural conformaba una “pared” verde que finalizaba el parque, y que al esconder el borde ha contribuido a que los habitantes olvidasen que existe una orilla al otro lado. Por eso, esta área es la más abierta a recibir una identidad a través de usos y características que le definan un carácter específico.

Al definir un proyecto para el borde, no se debería perder la relación que ya se ha establecido entre estas tres zonas características. Podrían funcionar, dentro de la estructura del paseo, como tres espacios diferenciados, identificados por mismos códigos de lenguaje y con espacios de transición/conexión entre ellos. Reconocer estos tres espacios distintos ayudaría a definir momentos distintos en el recorrido, y así crearíamos un espacio más rico, menos extenso, conformado por distintas composiciones de planos y relaciones espaciales, pero sin perder la identidad del conjunto.

El desnivel de la avenida, que en el caso de Porto Alegre constituye un elemento claro de separación y desconexión, es una de las principales barreras que deben ser eliminadas dentro del contexto urbano. No hace falta derribarla literalmente, sino que debemos crear recursos que no la conviertan visualmente en un obstáculo. Los usuarios, a su manera, ya intentaron superar tal obstáculo, aparcando los coches junto a las áreas verdes de la avenida, especialmente junto al parque Harmonia. Ésta es una solución temporal, que puede crear una costumbre poco adecuada para la zona. Se debe regular las zonas de aparcamiento junto a los parques, creando accesos cercanos y de fácil conexión con el paseo. Estas áreas de aparcamiento deberían intentar tener accesos desde el borde urbano, no relacionados



Concentración de coches junto a la avenida  
Fuente: Cibeles Vieira Figueira

con la avenida del parque, para estimular el cierre de la avenida durante los fines de semana. El cierre de avenidas, uno o dos días a la semana, para actividades de ocio es una actitud que se está adoptando en diversas ciudades y tiene éxito, pues estimula el uso ciudadano de los espacios.

Es igualmente importante, antes de realizar cualquier intervención en el borde de la ciudad, identificar en el espacio costero que se está conformando en Porto Alegre algunas de las características generales que definen el espacio como un elemento único. Observando el borde del lago Guaíba, desde el punto de vista del peatón junto a la avenida, podemos ver que la principal referencia visual es la orilla, que por ser una gran bahía, no se pierde en ningún momento. Este hecho, juntamente con la predominancia del verde junto al borde, la abundante vegetación que caracteriza este espacio de la ciudad, son dos imágenes fuertes que no deben ser perdidas. Esto ya nos indica en principio que cualquier tipo de construcción realizada en este perímetro debería respetar esta característica visual, no contradecirla mediante grandes dimensiones horizontales o verticales. Es un borde que se caracteriza por su imagen ligada a un gran parque junto a la orilla. Pero no por esto debe ser mantenido solamente bajo esta imagen. Se debe influir en el espacio sin cambiar la imagen general del entorno.



Escultura junto a la rotonda de acceso a la calle Augusto Carvalho  
Fuente: Cibele Vieira Figueira

Ahora, buscando reconocer la zona del borde desde el punto de vista de la ciudad, vemos como desde la zona sur prácticamente no hacen falta referencias para recordarlo, dado que la avenida principal de acceso de esta área al centro, llega elevada, desde donde podemos visualizar prácticamente en su totalidad el tramo del borde que trabajamos. Por otro lado, desde el centro y desde la avenida Praia de Belas faltan referencias visuales atractivas que indiquen el acceso. Este tipo de marcación es importante, pues como ocurre en el caso de la Rua Augusto de Carvalho, la escultura colocada en el lugar orienta de forma clara la entrada a una zona especial. Además tales referencias dentro de la ciudad, cuando consiguen, como en el caso citado, hacer referencia al contexto cultural, ayudan también a acercarse al ciudadano. Esta escultura, una forma extraña para los que no conocen la cultura local, hace una referen-

cia clara a la forma de la *cuya*, objeto utilizado para tomar el mate, una costumbre local que caracteriza los atardeceres junto a la costa mientras se contempla la puesta del sol.

Sería especialmente importante marcar el acceso de la avenida Ipiranga con algún elemento significativo, y lo mismo debería ocurrir en el caso de que se considerara necesario la ejecución de algún otro acceso viario. Son pocos los accesos existentes para esta área de 7 kilómetros de extensión; por eso se hace necesario que estén bien señalados. Igualmente, los ejes peatonales, especialmente los que se encuentren dentro del área de los parques Marinha o Harmonia, deberían ser marcados de una forma destacada, valiéndose de elementos especiales como las esculturas. Además, en el caso de los parques, tales ejes peatonales podrían comenzar bastante antes, adentrados en los límites del parque y superando el desnivel de forma casi imperceptible a través de rampas o escaleras.

Como vemos, en el caso de Porto Alegre la identidad aparece a dos niveles que deben estar bien caracterizados. El general, que hace que un mismo espacio, tan extenso como el área del borde de Porto Alegre, tenga una imagen concreta capaz de ser identificada como un espacio único o un “barrio” dentro de la ciudad. El segundo nivel busca caracterizar tramos que, por usos y morfología, establecen ciertas características que les otorguen una identidad específica; juntamente con los elementos que los componen, como podrían ser los materiales, colores, etc. Estos pequeños tramos, o espacios diferenciados, son importantes, pues cambian los códigos del espacio general sin perder el carácter unitario, pero creando nuevas vivencias para el peatón. Después, a otro nivel distinto, dentro de estos espacios también pueden existir lugares específicos, con sus características o identidades propias, pero siempre manteniendo el vínculo de relación jerárquico.

Finalmente, la idea más clara que nos gustaría explicitar es la importancia de evidenciar los tres tramos diferenciados, caracterizados especialmente por las actividades propuestas. Sin embargo esto no debe perjudicar la relación morfo-



Visión general del borde  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



lógica existente, especialmente por el hecho de que el borde se ha configurado de forma independiente, lo que ha resguardado la orilla de la función urbana de la avenida. Otra característica singular, que tampoco debe ser perjudicada, es la imagen verde genérica, bastante ligada a naturaleza local.

### 5.3 Los elementos relevantes

En los apartados anteriores hemos visto directrices globales y de plano medio a la hora de entender el funcionamiento y las características del borde costero de Porto Alegre. En este apartado nos gustaría revisar, a una escala menor, los elementos que, en el caso de Porto Alegre, podrían ser puntos claves de diferenciación del área, sin dejar de integrarse a la idea de identidad que hemos visto. Al presentar la zona, en la introducción, hemos comentado que un pequeño elemento como la escultura Os Girassóis (Girasoles) ha tenido la capacidad de humanizar el paseo y funcionar como un atractivo del lugar. Basándonos en los ejemplos estudiados a lo largo del trabajo, pensamos rever algunas soluciones que pueden ser interesantes aplicadas a este caso específico.

Siguiendo un orden de evaluación similar al establecido en el capítulo 3, podríamos comenzar hablando de los posibles usos adecuados. La cuestión de los usos, como hemos comentado en el apartado anterior, es bastante evidente, especialmente en el área de la Usina do Gasómetro. Allí como mucho se pueden habilitar zonas para chiringuitos, que ordenen las actividades informales que existen actualmente. Entre los referentes artísticos y el paisajismo actual -que a pesar de ser bastante simple, valoriza la flora y la belleza locales-, esta zona ha ganado mucha fuerza como espacio público dentro de la ciudad. La creación de un paseo que ordene las funciones que se han establecido de forma natural es el elemento de fuerza que falta para enriquecer y fortalecer esta área como espacio público simbólico. En las otras áreas la definición de los usos es aún más fundamental a la hora de establecer el tipo de relación con los usuarios. En la zona del Estaleiro se ha dado un primer paso, al crear el Museo Iberê Camargo. Solamente falta definir cómo rematar esta zona, especialmente en el punto de conexión con la zona sur de la ciudad. Para conseguirlo es importante definir un uso específico para el antiguo edificio del Estaleiro. Como habíamos comentado, pensamos que debería ser aprovechado como espacio de ocio semiabierto, y que en la temporada de verano-primavera-otoño pudiera aprovecharse también del atractivo de la puesta del sol. Existe una previsión, en el PDDU (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano), de construir un terraplén, que proporcionaría una gran plataforma que podría albergar usos de ocio, como restaurantes y bares. Esta actuación activaría esta zona, que es la que presenta una mayor desconexión de la ciudad, dado que está



Os Girassóis  
Fuente: Cibele Vieira Figueira

dado que está situada entre la orilla y la montaña. Vemos esta solución como un incentivo a la utilización de este espacio.

En los tramos poco frecuentados es normal la degradación del espacio del borde, especialmente en a la orilla.  
Fuente: Cibele Vieira Figueira



El área central, que discurre junto al parque Marinha do Brasil, es actualmente la zona más desconfigurada y descuidada. Por eso necesita uno o más elementos fuertes que impulsen la creación de un espacio significativo. En este tramo creemos que construir una o dos edificaciones de actividades públicas o semipúblicas rescataría el espacio para la ciudad.

Nos atrevemos incluso a reconocer en este espacio dos tramos diferenciados, que podrían ser potenciados a través de los usos establecidos. Hemos observado que existe un tramo relacionado directamente con el club de fútbol y la escuela de samba que ya existen. Este primer tramo podría acoger, en el lado opuesto de la avenida, edificaciones para actividades deportivas, especialmente de carácter público, habilitando también zonas de canchas junto a la orilla. Ya existen en este espacio actividades deportivas y pequeñas canchas, pero no están colocadas de forma ordenada.

El otro tramo se identifica por estar ligado directamente al parque, y podría funcionar como un lugar atractivo de éste, creando un espacio de ocio atractivo como un restaurante/café que se conectase a la

ciudad a través del parque. Probablemente éste es el punto que más reclama una construcción significativa junto al borde, que cree un espacio de excepción dentro de la ciudad. Se podría construir junto a la orilla una edificación especial, que funcionara como atractivo principal y, a lo largo del área, establecer espacios para pequeños chiringuitos, que evitarían la formación de un mercado informal y estimularían el paseo a lo largo de todo el recorrido del borde. Este tramo en especial tiene que funcionar también como espacio de paseo, pues es el tramo conector entre los demás tramos, además de ser el recorrido con mayor potencial de conexión con la ciudad, por su proximidad a la malla urbana. Esta zona también está relacionada con el barrio Menino Deus, de carácter residencial, lo que puede ayudar a crear una constancia en la frecuentación del área costera, especialmente durante la semana. El hecho de crear espacios como restaurantes y chiringuitos también estimularía que el lugar fuese frecuentado, en las horas libres, por los trabajadores del centro comercial y de las zonas de edificios administrativos. Para conseguirlo sería importante dar continuidad a la ciudad en dirección al borde, a través de la avenida Ipiranga, pues, además de funcionar como un punto de conexión con la ciudad, promovería la continuidad del paseo desde el Shopping Praia de Belas hasta el área del borde.

No propondremos más edificaciones que éstas, pues como hemos ido recalcando, la imagen natural es un elemento que debe ser respetado. Por otro lado, existen algunas soluciones adoptadas para áreas especiales de carácter natural, como ésta, que creemos que también podrían ser una alternativa que incentivara la utilización del borde. Si seguimos el buen ejemplo adoptado en la ciudad de Curitiba, en Brasil, donde se ha creado la Universidade Livre do Meio Ambiente, hecha y basada en la sostenibilidad y defensa del medio ambiente, podríamos admitir también algún tipo de construcción basada en “elementos naturales”. Una construcción como ésta incentiva la preservación y el respeto al espacio donde se inserta, emplea materiales que se integran al paisaje local y es una bonita posibilidad de intervención que, además, promueve el valor de la cultura local. Incluso pensamos que si el área de marina, también propuesta en el PDDU, estuviera conectada a un lugar de tales características, podría configurar un espacio diferenciado.



Banco de piedras junto a la orilla - instalación hecha para la Bienal de Artes.  
Fuente: Eli Figueira

Antes de construir una zona de marina, que atrajera a un público de mayor poder adquisitivo, y de la construcción de edificaciones relacionadas con este uso, se podría concentrar un área de paseos en barco, actividad que se da actualmente junto a la Usina do Gasómetro. La ciudad ya posee diversos clubes de usos de marinas privadas que cubren este tipo de necesidad; creemos que el área de costa que trabajamos debe tener un carácter público, que estimule usos que aunque sean de carácter privado, sean asequibles a todos, abiertos al público general.

Existe una discusión fundamental a la hora de intervenir en esta zona costera, respecto a la utilización de materiales que se integren al medio y que respeten sus rasgos naturales. Con esto no queremos decir que sólo se deban utilizar materiales como las rocas y las maderas locales. Pero sí utilizar materiales y acabados que no destaquen demasiado. Tanto el hormigón como el hierro, bien utilizados, se integran en el contexto general. Los colores, en un espacio como éste, deberían ser evitados, el color del paisaje es el elemento que se debe destacar. La cuestión de los materiales locales puede ser un buen recurso a la hora de crear espacios especiales, como los lugares de descanso, por ejemplo. Podemos observar esta búsqueda de integración en algunos de los espacios creados por los artistas plásticos de la Bienal de Artes. Hay que tener claro que, en el caso de Porto Alegre, al estar la ciudad bordeada por un lago, se puede y debe crear espacios junto a la orilla, que incentiven también la utilización del área más allá del paseo público.

Respecto a la conexión, debemos entender que la dificultad de la zona no se encuentra en el acceso en automóvil, sino en el acceso peatonal desde la ciudad. Resolver el problema de conexión consiste en algo más profundo que crear zonas de aparcamiento o vías de acceso. Existe, por ejemplo, como comentábamos, un eje fundamental que es la avenida Ipiranga, que podría ser trabajado como un elemento conector entre el área y la ciudad. Si el tramo final de la avenida Ipiranga, entre el Shopping Praia de Belas y la avenida costera, fuera tratado como un parque que se adentra en el lago, daríamos una continuidad de la ciudad hacia el borde. Actualmente esta es un área residual, un tramo descaracterizado, abandonado, que influye en la desconexión del medio urbano y la orilla. Además, dentro de

los parques, se debería buscar, a través de pavimentos especiales, iluminación, rampas y escaleras, rescatar la conexión con el lago. En el momento que se defina esa conexión con la ciudad, desde el punto de vista peatonal, habremos conquistado una integración entre medio - natural y artificial y borde-ciudad. Más que lamentar la desconexión causada por el hecho de que la avenida esté elevada, por su función de barrera de protección, un buen proyecto de intervención debería crear un espacio especial y atractivo, que se destacara al fondo de las zonas de los parques, característica que debería ser explotada especialmente por la noche, cuando mediante la iluminación de sus espacios especiales, se valorizaría el espacio público creado. Se ha de revertir el problema de la desconexión sacando provecho de su posición destacada, elevada respecto a las vías de la ciudad, lo que por otro lado también ayuda a dar sensación de seguridad, pues al estar en un punto más alto nos proporciona una visión general del conjunto. En el paseo público que se crearía es donde se podría ser más osado respecto a las formas y acabados, pues sería el elemento urbano de excepción en este caso. Pero, dada la larga extensión que tendría, apostaríamos por pequeños detalles y características, por ejemplo en relieve, que creasen una identidad sutil y constante, y que ayudaran a definir e identificar los distintos tramos del paseo.

Se perciben, en esta evaluación, los diferentes niveles de actuación, cada uno con sus peculiaridades a la hora de elaborar el conjunto del paseo. Lo importante es conseguir una fisonomía final armoniosa y que se identifique con la imagen del paisaje, sin destacar más que el espacio original. La ejecución de un espacio original está directamente relacionada con la calidad del diseño establecido para los elementos tanto a pequeña, media como gran escala. La intención debe ser ordenar el borde costero sin protagonismos y, principalmente, establecer un espacio fundamentalmente público, abierto al disfrute ciudadano, un espacio de integración.



## 5.4 Projectando posibilidades

Como vimos la discusión sobre el espacio de borde de Porto Alegre nos ayuda a comprender la complejidad de elementos y la infinidad de soluciones que nos deparamos a la hora de concebir un proyecto urbano para este tipo de zona. Simplemente establecer la zonificación espacial conlleva entender la dinámica funcional de la ciudad y del espacio. En este caso, como en muchos similares, además de la complejidad de los elementos urbanos evidenciados, el problema principal gira alrededor del grado de interferencia del entorno sobre el proyecto. Al tocar zonas naturales ligadas directamente a centros urbanos nos deparamos con el desafío de confrontar el respeto a “lo natural” con la “magia” que debe tener un espacio público de excepción, como este. La imagen de lo natural ya pertenece a este local y este valor no debe ser perdido. Estaríamos delante de un problema diferente caso el proyecto fuera concebido junto con la ejecución del terraplén, por ejemplo, pues en tal caso, el borde natural no haría parte del imaginario local. Los sitios donde el borde presenta tal característica natural deben tener presente la dimensión de tal factor dentro del proyecto para no perder esta característica dentro del contexto general.

No por esto, este es un espacio que no deba ser prácticamente tocado. Mirando el propio ejemplo de Porto Alegre podemos verificar como las zonas más alejadas de la zona centro están menos cuidadas, lo que genera una imagen de abandono. Esto, a largo plazo, en el caso específico de Porto Alegre, puede desconectar el espacio, creando dos zonas distintas, una de ocio ligada al centro cultural Usina Gasómetro y otra de paso – zona junto al parque Marinha. Por otro lado, consideramos evidente que se ha de tener en cuenta que al tratar espacios públicos tan extensos, la presencia única del entorno natural genera una monotonía que desagrega el espacio de la ciudad. Es fundamental encontrar puntos comunes que sirvan de referencia entre un espacio y otro, que favorezcan un lenguaje de contraste, que al final caractericen y evidencien el local.

Se ha de entender que la identidad del local debe permanecer, y el nuevo proyecto para el paseo de borde debe introducir un significado extra, que nos enseñe como actuar y respetar la zona. La dificultad se encuentra justo en la

integración con esta imagen local, domina el espacio, crear una propuesta que sea novedosa sin que el contexto general pierda la identidad. Factores locales como tipologías constructivas, colores o usos son modos de conectar con la ciudad. Por ejemplo podríamos afirmar que el contraste hecho por la agrupación de construcciones blancas junto al verde del paisaje es una solución adecuada que funciona muy bien en zonas de la costa mediterránea. Pero, no por esto, podríamos afirmar que funciona como fórmula, porque, en el caso, hace parte de un contexto cultural, si inseriríamos la misma tipología en un lugar distinto, igualmente circundado por vegetación, que no se haya relacionado con este lenguaje a lo largo de su desarrollo, podría ser percibido como un collage.

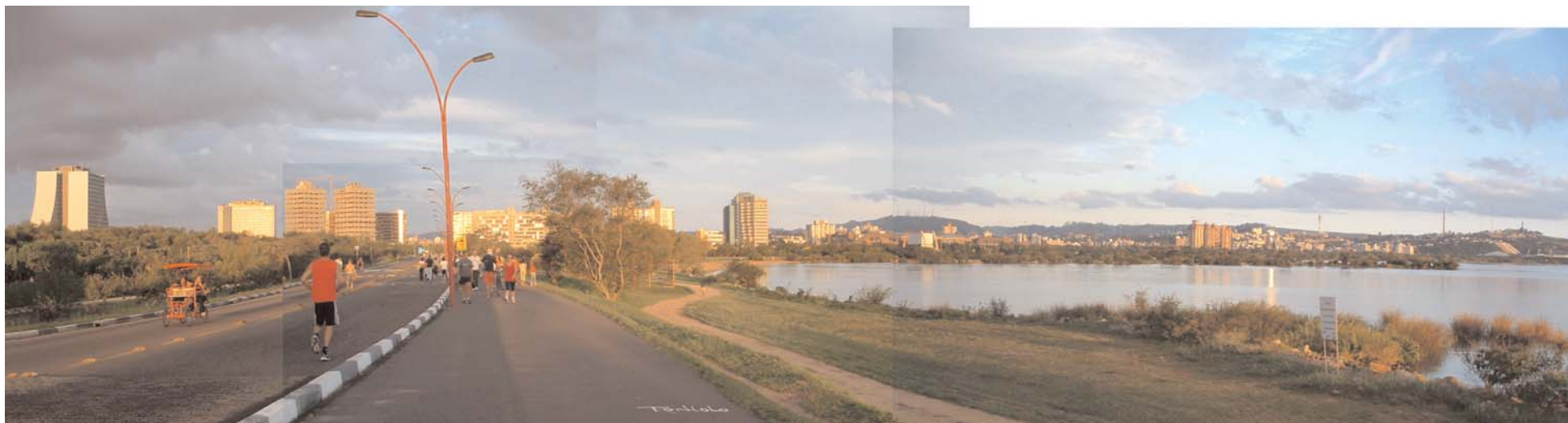
Valores como el bello o el adecuado son muy difíciles de expresar. Pero, también es verdad que existen, y que están presentes en muchos de los casos que analizamos. Y, una vez inserido un elemento “malo” dentro de la ciudad, que no encaje, estaremos condenados a convivir con él por muchos años asociado a la imagen del espacio público en que se encuentra. En el propio caso de Porto Alegre, en que se ha construido muy poco sobre el área del borde ya existe uno de estos malos ejemplos con lo que se tendrá de convivir durante muchos años. El auditorio *Por do Sol* es un elemento que no dignifica el espacio privilegiado donde se encuentra ni el valor que significa dentro del espacio de orla. Desde muy lejos podemos percibir como desentona del paisaje y tiene una forma agresiva. Desde su inauguración se discute el color que debe tener, se mantener el amarillo/rojo/blanco original o se pintarlo todo de blanco. La verdad es que esta preocupación solo indica la dificultad que tiene en encajar en su entorno.

Definir valores que sirvan o no para el ámbito de orla de Porto Alegre es algo difícil de transmitir, hasta porque existen infinitas soluciones que podrían ser consideradas correctas. Nuestro objetivo es imaginar posibles soluciones con el intuito de sensibilizarnos ante el concepto de buena o mala solución basado en el respecto a la identidad local. No pretendemos especificar la buena o mala solución arquitectónica para este tipo de espacio público de orla pues pensamos que un mismo elemento que funciona bien en un determinado espacio puede no encajar en un borde como Porto

Alegre e viceversa. Pero sí hemos buscado evaluar estos conceptos etéreos valiéndonos de la representación gráfica como base para concretarlos teóricamente.

Son muchos los factores que interfieren en la percepción final del paseo. Como pudimos concluir en los casos analizados, existen, no en tanto, cinco que son fundamentales a la hora de percibir el contexto general del espacio público: 1. la identidad que se establece con los rasgos naturales; 2. los usos que acontecen a lo largo del paseo; 3. las conexiones que se establecen respecto a la malla urbana; 4. las edificaciones que conforman el entorno y; 5. las texturas, materiales, luces y colores utilizadas en el paseo. Aplicando imágenes gráficas podemos intuir lo que puede pasar en la costa de Porto Alegre, y el grado de interferencia que puede llegar a tener cada uno de estos elementos en la solución final del paseo.

Basados en los mapas de Lynch pudimos evaluar los elementos en la dimensión del plano, pero, no olvidemos que el espacio se reconoce especialmente a nivel del observador. Por ejemplo, actualmente en el plano director de Porto Alegre, está permitido construir edificaciones hasta 52 metros de altura en la franja opuesta a la avenida que circunda el parque. Haciendo una simulación del entorno construido a índices máximos, podemos observar el grado de interferencia causado, a pesar de la distancia respecto al borde. El paseo tiene una identidad visual como un espacio natural por que se percibe además del lago y de las grandes zonas verdes de los parques, el cerramiento visual diseñado por el perfil de la montaña. Este factor se reduce al permitir la construcción de edificios altos junto al parque, perdemos la visión clara de este paño de fondo natural, lo que ayuda a descaracterizar el entorno natural del área. Esto se agrava caso se permita construir en los terrenos públicos mas próximos al borde, que son considerados actualmente como zonas de excepción, dispuesto a la evaluación del ayuntamiento. La tendencia es que cada vez se busquen construir edificios con el índice máximo de aprovechamiento de la altura, inclusive substituyendo antiguas edificaciones por el valor inmobiliario de las vistas al lago. El proceso de edificación de este tipo de zona avanza con demasiada rapidez



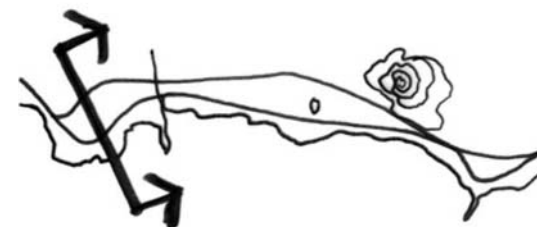
Arriba la situación actual del borde de Porto alegre; abajo, una simulación del perfil de la ciudad construida con el índice de altura máxima permitida, 52 metros.  
Fuente: Cibeles Vieira Figueira



en Porto Alegre, a ejemplo de lo que sucede en diversas ciudades que han experimentado etapas de gran desarrollo.

En una aproximación genérica podríamos también evaluar la sección actual existente en el “paseo” de borde de Porto Alegre, o en su inexistencia, y evidenciar una morfología capaz de resolver la cuestión de conexión y definición entre las diferentes áreas que se podrían establecer en el alineamiento general del paseo. Observando la sección actual vemos como el hecho del paseo estar elevado en relación a ambos lados, tanto respecto al parque como respecto a la orilla del lago, es un factor importante de desconexión con el área. Entendemos que además de la franja junto a la avenida, el paseo debería expandirse, establecer sub-zonas que creasen otros niveles de paseo, cada una con su característica, una más intimista, ligado a la naturaleza o relacionada al parque o a la orilla. Especialmente junto a la orilla no debería tener otra función que la de pasear y contemplar. No debería facilitar el acceso en coche o en bicicleta, estas funciones deberían relacionarse con el carácter más urbano del paseo. Además, en el área de la orilla, se deberían habilitar algunas zonas de chiringuitos que substituyesen los vendedores ambulantes que están presentes en el camino actual. Instalaciones simples, con una tipología pre-establecida, que encajase en el ámbito en que se encuentran, sin agredir el paisaje. Ordenar esta función de venta de bebidas y alimentación típica del local en espacios conectados a la orilla incentivaría el bajar del paseo principal y disfrutar de otra zona que propone otro tipo de uso. El paseo junto a la vía debería valorar a lo largo de su recorrido la función de observación del borde, especialmente la puesta del sol, actividad que ya está consagrada en el local. Reforzada esta idea imaginamos que el paseo debería conformar gradas y escalones que proporcionarían esta actividad, además de accesos de transición a la orilla. Estos elementos podrían ir acompañando el perfil natural del terreno, sin necesidad de ser un perfil lineal continuo.

La idea fundamental sería tratar la costa como un gran parque urbano natural, con iluminación y accesos que permitan y faciliten la permeabilidad entre los distintos ámbitos sin perjudicar el contraste que es lo que lo torna atractivo.



Croquis de los diferentes zoneamientos del paseo propuesto.



Sección de los diferentes zoneamientos del paseo propuesto.

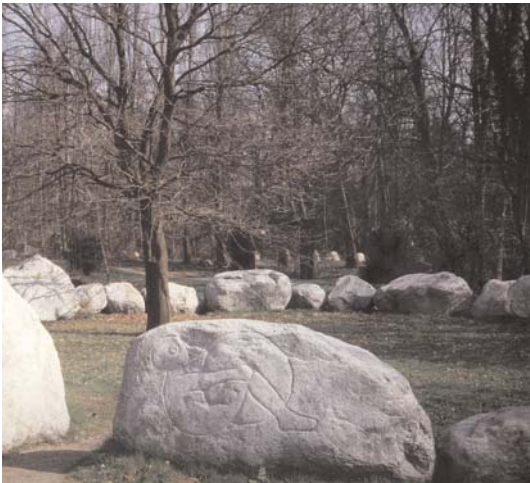


Sacar provecho del dique natural y de las distintas bandas que se crean en el paseo, caracterizando cada uno de ellas según el medio con que se relaciona, pero sin dejar de mantener el lenguaje del conjunto.

Junto al borde del parque debería establecerse una zona de paseo menos importante pero que permitiese la visión del parque desde un punto más alto. Este paseo, actualmente inexistente, serviría de zona de paso y descanso volcada principalmente para la ciudad. Las actividades como correr, ir en bicicleta, patines, etc. acontecerían en el otro lado de la avenida, que naturalmente se ha ido identificando con tales actividades. El paseo junto al parque permitiría crear zonas especiales de acceso a la vía costera, por escaleras y rampas conectadas a los ejes peatonales propuestos para el parque. También sería importante establecer un paseo secundario, entre las vías automovilísticas, hecho este que divide la dimensión de la vía a ser atravesada y, además, intimida la velocidad de los coches por el hecho de haber personas situadas allí. Por esto creemos que esta es otra dimensión que debería ser prevista en la concepción del paseo. La cuestión de la dimensión de la vía peatonal es importante a la hora de establecer un paseo agradable que estimule su utilización, y también puede ayudar a establecer los diferentes grados de importancia dentro del paseo.

En el libro de Allan Jacobs éste nos habla de las dificultad de establecer medidas para calles urbanas, "... la acción de andar con comodidad no es tan exacta como la aplicada a los vehículos, donde las combinaciones de números determinan cuantos carriles debe haber y que anchura deben tener." (1996-286). En los paseos costeros pasa lo mismo, puede variar mucho la frecuencia de usuarios e visitantes según las características de la ciudad y su situación en ésta. Nos arriesgaríamos en afirmar que en el caso de Porto Alegre, por la frecuencia y situación dentro del ámbito urbano, según parámetros que hemos observado a lo largo de la investigación, el paseo junto a la orla no debería poseer menos de 8 metros de largo solo para la zona de paseo, excluyendo las medidas necesarias para zonas de descanso o pista de ciclismo. El paseo junto al parque debería respetar como mínimo 6 metros de paseo, es importante que tenga menor dimensión que el paseo principal para marcar la jerarquía dentro del recorrido.

Hemos probado aplicar las dimensiones citadas en el paseo, de forma virtual para visualizar el resultado de tales zonas. Al aplicar las distintas zonificaciones propuestas pudimos percibir en esta otra dimensión la importancia del diseño paisajístico. El simple hecho de visualizar el espacio con la sección propuesta, nos enseña la falta de complejidad que este adquiere, cosa que no se denota en la sección o en el plano. Aquí vemos como elementos presentes en el cotidiano urbano ayudan a dignificar el espacio. Al percibir el espacio virtual creado podemos valorar la importancia de elementos urbanos diferenciados como los que aparecen de forma tan evidente en los espacios propuestos por Burle Marx, que sabe perfectamente como utilizar los materiales locales, creando contrastes y texturas e iluminación especiales, a través del juego de las formas. En un espacio lineal es importante la presencia de pequeñas zonas de estar, espacios de unión que agrupen usuarios y que conformen una imagen general. Pero, como citamos anteriormente, estos elementos también deben respetar el medio donde están inseridos, deben identificarse con el ambiente, participar del lenguaje local.



Ejemplo de intervención utilizando recursos naturales.

Además, si buscamos relacionarnos con el “lenguaje natural”, elementos como el acero pulido, vidrio, elementos coloridos, etc. por más nobles que sean deben ser evitados pues desentonan dentro de este tipo de ambiente. Su utilización se puede justificar para caracterizar alguna zona especial, pero debe ser evitada como un elemento recurrente. Se debe valorar la utilización de materiales locales que puedan, a través de sus formas, crear otras texturas y composiciones, jugando con el paisaje existente, y así enriqueciendo el espacio. Existe mayor posibilidad de integración caso el proyecto respete las texturas y colores del entorno natural. Esto no impide que se logre crear espacios entretenidos a través de una composición que juegue con su entorno. En este juego de formas, las luces y sombras son un recurso importante que crea y recrea el espacio. La luz artificial, es un recurso añadido que, además de la seguridad que aporta al espacio, también debe ser utilizado como un elemento que indica los espacios más especiales.

Conforme hemos presentado, el área del borde de Porto Alegre podría ser clasificada en tres zonas distintas concretas



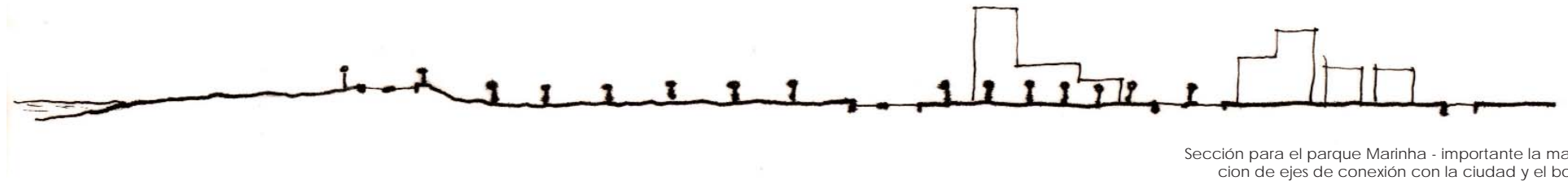
y, por esto, aquí también realizaremos el análisis basado en estas tres situaciones básicas distintas, según sus necesidades y características fundamentales. Como hemos visto hasta ahora, en el área del Gasómetro, se ha de valorar el paseo peatonal y las actividades pero, también es fundamental crear zonas de contemplación. Ya en el área del Parque Marinha, se podría establecer una sección similar pero, sin la necesidad de crear escalones para contemplación sino integrar de forma natural el paseo al perfil del terreno que en este tramo no está tan elevado respecto al borde. En este caso lo que se había de valorar es la creación de ejes de ligación entre los pequeños parques de la ciudad con el parque Marinha, y este al borde, de modo que promoviera una conexión que empezaría desde el ámbito de la ciudad. Es imprescindible crear elementos que indiquen estos ejes y que comuniquen que existe un camino singular que lleva a un local especial. Esta es su necesidad más evidente.

En el caso de la zona del Estaleiro se podría experimentar otro tipo de sección diferenciado. Aquí ya existe, en el PDDU (Plano de director de desarrollo urbano) de Porto Alegre, el proyecto de terraplén creando una explanada junto a la zona donde se construye el Museo Iberê Camargo. Esta zona nunca había tenido su imagen vinculada con la orilla, puesto que allí estaba instalada una favela anteriormente. Pero, como hemos comentado, desde que se retiró la favela, esta zona ha sufrido un proceso de limpieza y cuidado, se instaló un pequeño parque y proyecto básico paisajístico. Esto ha hecho que su ahora su imagen empiece a vincularse a la belleza natural. Igualmente, nos parece una alternativa interesante la posibilidad de crear un espacio diferenciado, más noble, conectado a actividades culturales y de ocio como zonas de bares y restaurantes, especialmente ligados al área del Museo y Estaleiro. Es importante que además de la construcción del área del Museo Iberê Camargo se ejecutase el área del terraplén pues esto ampliaría la zona de ocio, facilitando la implantación de zonas de actividades además. Tal vez se podría reducir la zona provista para el futuro terraplén, en el PDDU, conectándole solamente a las edificaciones importantes.

Resulta eficaz, en el caso de nuestro estudio, dividir y entender el espacio en zonas características. Estimular diferentes

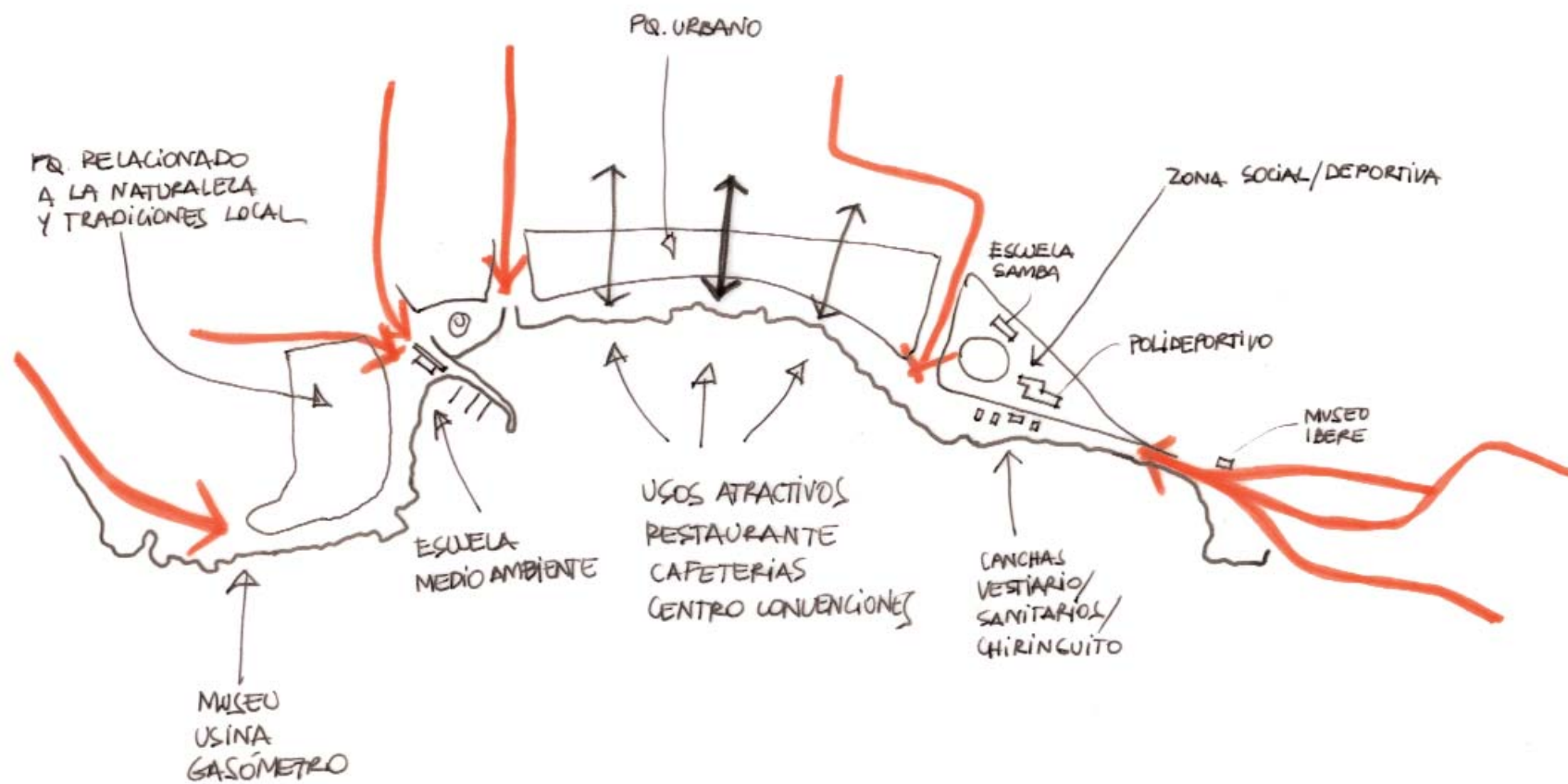
actividades a lo largo del paseo crea áreas que estimulen los distintos visitantes y usuarios. El hecho de que sea un área tan extensa requiere especialmente la creación de actividades que caractericen zonas, y así establezca un lenguaje claro de utilización.

Como comentábamos en el área del parque Marinha se debería crear al menos dos ejes importantes asociados con los espacios públicos de la ciudad. Al menos uno de cada lado del viaducto que une la avenida Jose de Alencar con la avenida Praia de Belas. Una buena localización para uno de los ejes sería junto al edificio publico FDRH (Fundación de Desarrollo de Recursos Humanos) donde actualmente esta prevista la posibilidad de construcción de edificios de residencia a una altura máxima de 52 metros. Por lo menos se debería reservar un espacio de esta área que se destinase a una plaza que conectara con la plaza Italia y con la calle Botafogo lo que acercaría el barrio al parque y este al borde de agua. El otro eje podría cruzar el parque en diagonal saliendo frente a la cuadra que se sitúa entre las calles Miguel Couto y Otavio Dutra y conformar un eje en dirección a la zona central. También se debería valorar los ejes existentes como el establecido por el arroyo Ipiranga que actualmente esta más bien vinculado al tráfico de coches. Aprovechando que esta sobre uno de los accesos del Shopping Praia de Belas y que en este tramo se sitúan muchos edificios de oficinas se podría ampliar el espacio peatonal, creando incluso zonas de estar, configurando un parque lineal que se conectase al borde.



Sección para el parque Marinha - importante la marca-  
cion de ejes de conexión con la ciudad y el borde.

## Mapa de alternativas propuesta





Ya en el área del Estadero por su localización aislada, que conforma un barrio dentro de la estructura del paseo, se debería potenciar el aspecto de la conexión y del uso. Por esto su conexión se debería buscar a través de actividades que proporcionasen al local una relación con actividades cercanas como serían el futuro shopping que deberá ser instalado junto al hipódromo. En esta zona se torna importante tener edificaciones atractivas en sí, con un área de aparcamiento y funciones que incentiven el funcionamiento del local en diferentes horarios del día pues esta aislada de la ciudad por la montaña. Si no se actúa de tal forma, existiría una tendencia a ser un área marginada por la noche, que funcionaría solamente en el horario del museo. El hecho de habilitar zonas de restauración y bares puede transformar este espacio en un local diferenciado y atractivo.

Dentro de este esquema genérico, no podemos olvidarnos de la importancia de los elementos que a menor escala también identifican el espacio. Por esto, se ha de tener cuidado con la selección de los materiales y las dimensiones de los espacios creados para que estos se relacionen con el local donde están siendo implantados. Observando los diversos proyectos citados a lo largo de nuestro análisis, pudimos aprender mucho sobre como conectar con el medio. Pudimos ver la importancia de buscar crear espacios atractivos utilizándose de los materiales que se relacionen con el área. Pero no es solo esto, también vimos que se ha de crear espacios atractivos, que vayan estableciendo zonas de estar y descanso que inciten a participar de ella.

Como hemos podido apreciar son muchos los factores que interfieren en la composición del espacio y cada uno aporta un mensaje dentro de esta estructura. La dificultad resulta en que estos pequeños mensajes establezcan un diálogo y conformen un significado al conjunto. No necesariamente tal significado es el mismo a lo largo del espacio pero, es importante, que se pueda reconocer la identidad de cada espacio dentro del conjunto y que además, entre ellos, exista una relación espacial que conforme un espacio global.

## 5.5 Consideraciones finales

Al mirar el borde en su aspecto original encontramos la verdadera esencia de la identidad de la imagen de esta región, la identidad local que la torna única, que conecta con sus usuarios y que la caracteriza como espacio. Pero, también sabemos que es una utopía pensar que el hecho de que este espacio esté “natural” sea factor suficiente para que se integre en el contexto de la ciudad y, también, que solo por esto sea respetado por los ciudadanos, por simplemente existir y pertenecer a aquel lugar. Se ha de tener claro que es importante conducir el acto urbano en este tipo de región. Si por un lado somos conscientes de la importancia de la configuración original, por otro lado creemos en la necesidad de cambiar la imagen, encontrar un nuevo significado para el local, lo que no quiere decir deba ser completamente diferente de la anterior. Así, que lo que podríamos concluir, es que se ambas actitudes proyectuales son importantes, deberíamos intentar conjugar tales acciones que, aparentemente son incongruentes, pero que seguramente son compatibles en un espacio también contrastante, el paisaje y la ciudad.

Si observamos, por ejemplo, las dos esculturas más antiguas del paseo de Porto Alegre podemos aprender una lección desde sus morfologías. En la primera, la “Girasoles”, se puede observar como se ha integrado en el paisaje de forma natural. Esta escultura induce a sentar y mirar la puesta del sol, nos enseña, aunque no sea verdad, que aquel es el mejor punto de vista. En el caso de la escultura “Portal”, que tiene una forma más agresiva y potente”, (independientemente de su concepto artístico), ha dado margen a la depredación y intervención de los usuarios. Creemos que se podría aplicar esta misma teoría en la intervención urbana de la orla. Cuanto menos se imponga en el espacio mejor conducirá la conducta. El secreto esta en intervenir en el local sin agredirlo, el grado de compatibilidad visual, como en el caso de las esculturas, define también el grado de reinterpretación e interferencia ciudadana. Cuanto menos se interfiera dentro de la imagen del paisaje, mayor identidad espacial y por consiguiente respecto la identidad local.

Me gustaría acabar la conclusión hablando de la cuestión del espacio público en Brasil. Existe la importancia añadida a la problemática del espacio en sí, conformada también por dos factores contrastantes, inseguridad/convivencia.

Personalmente me gusta una cita de Alan Jacobs sobre este tema, opina: "... que no se cambie la esencia de las calles intentando evitar a los marginados de la sociedad" (1996/26). Actualmente se habla mucho de la sostenibilidad de las ciudades desde aspectos de preservación y aprovechamiento de los recursos naturales, pero está claro que la ciudad sostenible no puede existir basada en una sociedad excluyente. Y, cuando me refiero a exclusión social, no me refiero solamente a la marginación económica, sino a todo el tipo de exclusión que estén sujetos los habitantes de las grandes ciudades, especialmente en latino América, pues al final acabamos todos marginados por no poder disfrutar de nuestras ciudades en su totalidad. La propia situación económica y social nos ha acostumbrado a la marginación, unos por la pobreza y otros por tener que someterse a vivir bajo viviendas que parecen más cárceles privadas, y, ambos grupos con miedo de la violencia urbana. El resultado es que todos perdemos el derecho a la ciudad y al mismo tiempo acabamos por perder el derecho de disfrutar de los espacios públicos comunitarios donde se pueda vivir el intercambio social, el convivir con el otro, con los diversos grupos que conforman la metrópoli, y, así, promover la formación de un carácter ciudadano local.

El ejemplo de Porto Alegre y su relación con el borde refleja la cuestión del espacio público como elemento de exclusión/inclusión social, nos permite evaluar el grado de significado de los diferentes espacios dentro de la ciudad. Existen espacios públicos que poseen una mayor identificación ciudadana y, por esto, tienen una mayor capacidad democratizadora en el sentido de integración social. Creo que se debería priorizar invertir en este tipo de espacio significativo que promueve de forma natural la integración ciudadana porque conforman una imagen local que se identifica con los distintos grupos.

Apuesto por los espacios que promueven la integración de forma natural. El espacio de la orla, en el caso de Porto Alegre, hace parte de lo imaginario colectivo de todos los ciudadanos, independientemente de la clase social que pertenezca, tiene la capacidad de atraer a diferentes tipos de público. De modo general, el paisaje natural tiene esta

capacidad de atraer a todos, es un espacio democrático pues nos brinda la belleza del local.

Sabemos que los problema en Brasil son demasiado graves para resolverse desde el urbanismo pero creo que todo y cualquier mecanismo que promueva la integración popular ayudan a politizar los ciudadanos, creando identidad y objetivos comunes. La exclusión social es uno de los grandes problemas de nuestras ciudades, fruto especialmente de la pobreza. Pero, independientemente de esto, tenemos como profesionales del urbanismo, estar atentos a la necesidad de recuperación de los espacios públicos de uso comunitario, principalmente las áreas verdes, que tienen una notable importancia a la hora de crear un ambiente verdaderamente comunitario.

## Bibliografía

- ALEXANDER, Christopher. *La Ciudad no es un árbol*. Ed. ETSAB. Barcelona, 1968.
- ASHIHARA, Yoshinobu. *El diseño de espacios exteriores*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1981.
- BALCELLS / BRU. *Al lado de. Límites, bordes y fronteras*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 2002.
- BARBA Casanovas, Rosa. *L'abstracció del territori*. Tesis doctora, ETSAB. Barcelona, 1987.
- BARRAGÁN, Juan Manuel. *Medio Ambiente y Desarrollo en las áreas litorales - Guía practica para la planificación*. Ed. Universidad de Cádiz, 2002.
- BARRAGÁN, Juan Manuel. *Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral*. Ed. Oikos-Tau. Barcelona, 1994.
- BARRAGÁN, Juan Manuel. *Puerto, Ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz*. Ed. Puerto de la Bahía de Cádiz. Salamanca, 1995.
- BAYO Margalef, Jose. *Percepción, desarrollo cognitivo y artes visuales*. Ed. Anthropos. Barcelona, 1987.
- BENACH, Nuria. "Tres aproximacions a l'espai públic barceloní". *Espais Publics – Mirades Multidisciplinaries*. Ed. Portic. Barcelona, 2002. p.78-85.
- BENTLEY, I. Alcock, A. Murrian, P. McGlynn, S. Smith, G. *Entornos Vitales - Hacia un diseño urbano y arquitectónico mas humano - manual práctico*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1985.
- BERMAN, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Ed. Siglo Veintiuno, S.A. 4ª edición. Madrid, 1991.
- BIFANI, Paolo. *Medio Ambiente y desarrollo sostenible*. Ed. IEPALA. 4ª edición. Madrid, 1999.
- BOEMINGHAUS, Dieter. *Pavimentos y límites urbanos. Caminos, calles, plazas, zonas públicas, peatonales y trafico rodado*. Ed. Gustavo Gili. 3ª edición. Barcelona, 1985.
- BOHIGAS, Oriol. *Bordes urbanos*. Ed. Dirección general de arquitectura y vivienda, Madrid. 1985.
- BOHRER, Maria. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Tesis de maestría. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientador: Edson Mahfuz . Porto Alegre, 2001.
- BORJA, Jordi, Castells, Manuel. *Local y global*. Ed. Taurus United Nations for Human Settlements (Habitat). 5ª edición.



Madrid, 2000.

BRAMBILLA, Roberto, Longo, Gianni. *Centros Urbanos Peatonales. Planificación, Proyecto y Gestión de zonas sin tráfico*. Ed. Oikos-Tau. Barcelona, 1989.

BRANDÃO, Pedro. *Lisboa a ciudad y el rio: Concurso de ideias para a zona ribeirinha de Lisboa*. Ed. Assoc. Arqu. Portugueses. Lisboa, 1988.

BRAU, Luis. *El tratamiento en los frentes costeros*. Ed. MOPU. Madrid, 1986.

BREEN, Ann y Rigby, Dick. *Waterfronts – Cities reclaim their edge*. McGraw-Hill. Nueva York, 1994.

BREEN, Ann y Rigby, Dick. *The new water-front - A Worldwide Urban Success Story*. Ed. Thames & Hudson. Londres, 1996.

BRUTTOMESSO, Rino. *Waterfront: Una nuova frontiera urbana*. Ed. Consorcio autónomo del Porto de Génova. Génova, 1991.

BUSQUETS, Joan; et al. *Les formes urbanes del litoral català*. Ed. Diputació de Barcelona. Barcelona, 2003.

CABEZA Perez, Alejandro. *Elementos para el diseño de paisaje naturales, artificiales y adicionales*. Ed. Trillas. Méjico, 1993.

CALS, J.- Barba, R.- Nogué, J. Pié, R. (coord.). *El Paisaje en la Oferta Turística y Recreativa. Estrategia y propuestas de actuación para la protección y revalorización de los paisajes españoles- 2ª parte*. Ed. UAB- Universitat Autònoma de Barcelona. 2ª edición. Barcelona, 1989.

CALVINO, Italo. *Las ciudades invisibles*. Ed. Siruela. 4ª edición. Madrid, 1996.

CARERI, Francesco. *Walkscape. El andar como práctica estética*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 2002.

CASARIEGO, Joaquín e otros. *Transformaciones en los frentes de agua*. Ed. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 1999.

CCCB, Consorcio del. *La Reconquista de Europa – Espacio Público Urbano 1980-1999*. Ed. Litografía, Barcelona, 1999.

CESARI, Maurice. *El Espacio colectivo de la ciudad*. Ed. Oikos-tau SA. Barcelona, 1999.

CHADWICK, George. *The park and the town public landscape in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup>*. Ed. The Architectural Press. Londres,

1966.

CHOAY, Françoise. *El Urbanismo: Utopías y realidades*. Ed. Lumen. Barcelona, 1971.

CORBIN, Alain. *El territorio del vacío: Occidente y la invención de la playa*. Ed. Mondadori. Barcelona, 1993.

CULLEN, Gordon. *El paisaje urbano – Tratado de estética urbanística*. Ed. Blume. Barcelona, 1974.

DIAS, Carlo. "Imagens de una metrópole". *Texto en Internet*. Consulta Mayo de 2003.

[www.portoimagen.hpg.ig.com.br](http://www.portoimagen.hpg.ig.com.br)

ELLIN, Nan. *PostModern Urbanism*. Ed. Blackell Publishers Inc. Cambridge, 1996.

GIBSON, James. *La percepción del mundo visual*. Editora Infinito. (1ª edición, 1950). Buenos Aires, 1974.

GIEDION, Sigfrido. *Espacio tiempo y arquitectura*. Ed. Dossat, S.A. 5ª edición. Madrid, 1980.

HEREU, Francesc y Español, Joaquín. "Parque del Ter Central. Girona" *Revista ON*. Nº 203. Barcelona, 1999.

HITCHCOCK, Henry-Russel, Jonson, Philip. *El estilo internacional: arquitectura desde 1922*. Ed. C.O.A.A.T.M. 4ª edición. Murcia, 1984.

HOUGH, Michael. *Naturaleza y ciudad. Planificación urbana y procesos ecológicos*. Ed Gustavo Gili. Barcelona, 1998.

JÁ EDITORES. *História Ilustrada de Porto Alegre*. Ed. Já editores - Porto Alegre, 1997.

JACOBS, Allan. *Grandes Calles*. Ed. Universidad de Cantabria. (1ª edición, 1993). Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos. Santander, 1996.

JACOBS, Allan. *The boulevard book. History, evolution, design of multiway boulevards*. Ed. MIT Press. Cambridge, 2003.

JACOBS, Allan y Appleyard, Donald. "Toward an Urban Design Manifesto". *Journal of the American Planning Association*. Nº 53. 1987.p. 112 – 120.

JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Ed. Península. 2ª edición. Madrid, 1973.

KEPES, Gyorgy. *El arte del ambiente*. Ed. Victor Lerú. (1ª edición, 1963). Buenos Aires, 1978.

KOHLSDORF, Maria Elaine. *A apreensão da forma da cidade*. Ed. Universidade de Brasília. Brasília, 1996.

KRIER, Rob. *El espacio urbano*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1979.

- LEBESQUE, Sabine; et al. *Between Sea and City*. Ed. Nai Publishers. Rotterdam, 1996.
- LEWIS, David. *El crecimiento de las ciudades*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Colección ciencia urbanística. Barcelona, 1972.
- LEWIS, David. *La ciudad: problemas de diseño y estructura*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1968.
- LÓPEZ OLIVARES, Diego. *La ordenación y planificación integrada de los recursos territoriales turísticos*. Ed. Universitat Jaume I. Castelló de la Plana, 1998.
- LÓPEZ Peláez, Luis. *Bordes Marítimos, Senderos e Instalaciones de playa en España*. Ed. Graficas Urania, Málaga, 1995.
- LYALL, Sutherland. *Landscape. Diseño del espacio público. Parques, plazas, jardines*. Ed Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1991.
- LYNCH , Kevin. *La imagen de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili, S.A. 4ª edición (1ª edición 1960). Barcelona, 2000.
- LYNCH , Kevin, Appleyard, Donald y Myer, John. *The view from de road*. Ed. The MIT Press. (1ª edición 1964). Cambridge, 1966.
- LYNCH , Kevin. *Una teoría de la forma urbana*. Ed. ETSAB. Barcelona, 1970.
- LYNCH , Kevin. *De que tiempo es este lugar*. Ed Gustavo Gili, S.A. (1ª edición 1972). Barcelona, 1975.
- LYNCH , Kevin. *Planificación del sitio*. Ed Gustavo Gili, S.A. (1ª edición 1978). Barcelona, 1980.
- LYNCH , Kevin. *La buena forma de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili, S.A. (1ª edición 1983). Barcelona, 1985.
- LYNCH , Kevin. *City sense city*. Ed. The MIT Press. Cambridge, 1990.
- LYNCH , Kevin. "La amplitud del espacio abierto" *El arte del ambiente*. Ed. Victor Lerú. (1ª edición, 1963). Buenos Aires, 1978.
- MACHADO, Andrea. *A borda do rio-Poa. Arquiteturas imaginarias: suporte para a construção de um passado*. Tesis doctoral. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2003.
- MCHARG, Ian. *Proyectar con la naturaleza*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 2000.
- MICHAUD, Jean-Luc. *La ordenación de las zonas litorales*. Ed. Instituto de administración local. Madrid, 1981.
- MOLLAT, Michel. *Europa y el Mar*. Ed. Crítica. Barcelona, 1993.
- MONTES, Carlos. *Representación en la forma y análisis forma: lecciones de análisis de formas*. Ed. Universidad de

Valladolid. Valladolid, 1992.

MONTERO, Marta. *Burle Marx, paisajes líricos*. Ed. IRIS. Santiago de Chile, 1997.

MOPU. *La calle - diseño para peatones y ciclistas*. Ed. Ministerio de obras públicas y urbanismo. Madrid, 1984.

MOPU. *Bordes Urbanos I y II*. Ed. Ministerio de obras públicas y urbanismo. Madrid, 1985.

MOPU. *Ideas sobre la construcción de chiringuitos en la playa*. Ed. Ministerio de obras públicas y urbanismo. Madrid, 1987.

MORALES, José. *La Arquitectura del Ocio en la Costa del sol*. Ed. Ayuntamiento de Marbella. Málaga, 1992.

MUMFORD, Lewis. *Perspectivas urbanas*. Ed. EMECE. Buenos Aires, 1969.

MUNIZAGA, Vigil. *Macro arquitectura: Topologías y Estrategias de desarrollo urbano*. Ed. Universidad Católica de Chile. 2ª edición. Santiago de Chile, 1999.

MVRDV. *Costa Ibérica - Hacia la ciudad del ocio*. Ed. Actar. Barcelona, 2000.

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Existencia, espacio y arquitectura*. Ed. Blume. Barcelona, 1975.

NORBERG-SCHULZ, Cristian. *Intenciones en arquitectura*. Ed. Gustavo Gili, S.A. 3ª edición. Barcelona, 2001.

NUNES, Luis. Santos, "Jardins da Orla – referencia urbana para a comunidade". *Revista Paisagem & Ambiente*. Nº 16. Sao Paulo, 2002. p. 81-102.

OTERO, Rafael. " Paseo Marítimo". *Revista Quaderns*. Nº 216. Barcelona, 1997. p.120-129.

PANERAI, Philippe; et al. *Elementos de análisis urbano*. Ed. Instituto de estudios de Administración. Madrid, 1983.

PANERAI, Philippe y Mangin, David. *Proyectar la ciudad*. Ed. Celeste Ediciones. Madrid, 2000.

PESAVENTO, Sandra. *História de Rio Grande do Sul*. Ed. Mercado Aberto. 7ª edición. Porto Alegre, 1994.

PESAVENTO, Sandra. *Memoria Porto Alegre. Espaços e vivencias*. Ed. Universidade UFRGS. 2ª edición. Porto Alegre, 1999.

PÉRDIGO, Ricardo y Rodríguez, Tomás. *Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona*. Ed. MOPU. Tarragona, 1991.

- PETERS, Paulhans. *La ciudad peatonal*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1979.
- PIÑON, Juan Luis y Pecourt, Juan. *La Valencia Marítima de 2000. Estudio del frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera*. Ed. Colegio Oficial de Arquitectos de la comunidad valenciana. Valencia, 1997.
- PRINZ, Dieter. *Planificación y configuración urbana*. Ed. Gustavo Gili, S.A. 3ª edición. Barcelona, 1986.
- RAPOPORT, Amos. *Aspectos humanos de la forma urbana*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1978.
- REYES, Paulo. Quando a rua vira corpo. Ou a dimensao pública na orden digital. Ed. Unisinos. Sao Leopoldo, 2005.
- RIBAS I PIERA, Manuel. "A Juan Jesús Trapero, arquitecto y profesor, en ocasión de su muerte". *Revista Urban*. Nº 6. Madrid, 2001.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili, S.A. 9ª edición. Barcelona, 1995.
- RUANO, Miguel. EcoUrbanismo. Entornos urbanos sostenibles. Ed. Gustavo Gili, S.A. 2ª edición. Barcelona, 2000.
- SANTOS DIGITAL [en línea]. Prefeitura Municipal de Santos - [consulta mayo 2005]. Disponible en: <<http://www.santos.sp.gov.br/>>.
- SIQUEIRA, Vera Beatriz. *Burle Marx*. Ed. Cosac & Naif. Coleção: Espaços da Arte Brasileira. São Paulo, 2001.
- Sennett, Richard. *La Conciencia del ojo*. Ed. Versal. Barcelona, 1991.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi; et al. *Arquitectura balneària a Catalunya*. Ed. Cambra Oficial de la Propiedad Urbana de Barcelona. Barcelona, 1986.
- SOUSA, Antonio Álvarez. *El ocio turístico en las sociedades industriales avanzadas*. Ed. Bosch. Barcelona, 1994.
- SUAREZ, Juan Luis. *Las aguas interiores en la ordenación del litoral*. Ed. MOPT. Madrid, 1992.
- TRAPERO, Juan Jesús. *El paseo Marítimo Experiencias recientes e ideas sobre su trazado*. Ed. Akal. Madrid, 1990.
- TRAPERO, Juan Jesús. *Los paseos marítimos españoles - su diseño como espacio público*. Ed. Akal. Madrid, 1998.
- TRAPERO, Juan Jesús. "El paseo marítimo, elemento urbano y de defensa del litoral". *Revista Ciudad y territorio*. Nº 76. Madrid, 1988.
- TROWBRIDGE, C. "On fundamental methods of orientation and 'imaginari maps'". *Science*. Nº 38. 1913. p.888-897.

VALENZUELA, Manuel (coord.). *El Paisaje en la Oferta Turística y Recreativa*. Ed. UAB-Universitat Autònoma de Barcelona. Barcelona, 1989.

VENTURI, Robert. *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1972.

WILSON, Anthony. *AQUATECTURE - architecture and water*. Ed. The Architectural Press. Londres, 1986.

YEANG, Ken. *Proyectar con la naturaleza. Bases ecológicas para el proyecto arquitectónico*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1999.

ZEVI, Bruno. *Saber ver la arquitectura*. Ed. Apóstrofe. 7ª edición (1ª edición, 1948). Barcelona, 1998.



## Agradecimientos

Aos meus pais pelo apoio em todos os sentidos além de muitas fotos que aparecem na tese. Também a Paulo Reyes pelo seu apoio intelectual. Muito obrigado.

Joan Sibina, Marta Budó y Lluís Castro que per la vostra bona companyia han fet que aquests anys a Barcelona m'ha-gi sentir entre amics. Moltes gràcies.

A Javier Monedero que siempre ha sabido orientar el mejor camino a seguir. Y, finalmente a Martin Gonzalez, este trabajo es fruto de muchos de nuestros paseos y debates. Muchas gracias.